

## RESUMO

### **A ESTRADA DA BEIRA: RECONSTITUIÇÃO DE UM TRAÇADO MEDIEVAL**

**HELENA MONTEIRO**

**PALAVRAS-CHAVE:** Idade Média, Portugal, Beira, *estrada da Beira*, circulação de pessoas e bens.

As comunicações em Portugal na Idade Média são um tema escassamente desenvolvido na historiografia portuguesa, mas que pode trazer alguma luz ao entendimento das relações económicas, político-administrativas e até culturais do reino medievo.

A circulação medieval é fruto da combinação entre as vias terrestres e fluviais, porém, de entre as estradas e caminhos percorridos pela sociedade portuguesa entre os séculos X e XIV temos a destacar um eixo transversal que estabelece a ligação Litoral/Interior – a chamada *estrada da Beira*. Este itinerário, nosso objecto de estudo, ganha particular importância ao nível das comunicações locais, regionais, inter-regionais e internacionais do reino, constituindo uma das principais vias de comunicação com características económicas, militares, políticas, religiosas e culturais. Trata-se de uma das *portas de entrada* em Portugal mais utilizadas por mercadores, almocreves, exércitos e peregrinos.

Assim, permitindo a circulação de todos os grupos sociais, desde o mendigo ao rei, a reconstituição do traçado desta estrada torna-se, portanto, uma tarefa importante para o conhecimento da rede de comunicações medieval portuguesa e para o estabelecimento de relações de hierarquia de espaços e interesses.

Este estudo tenta, através da documentação compulsada, reconstituir o traçado de um eixo principal – *a estrada da Beira*, mas igualmente delinear as suas principais vias alternativas, através de uma proposta cartográfica dos seus traçados.

A tentativa de reconstituição do traçado desta via terrestre medieval é devedora de considerações sobre a herança viária romana, as técnicas de construção medieval, as limitações geográficas e morfológicas da região beirã, bem como todas as influências e interesses humanos e administrativos que presidem ao estabelecimento de um itinerário privilegiado como este.

## ABSTRACT

### ***ESTRADA DA BEIRA: A MEDIEVAL ROAD RECONSTITUTION***

**HELENA MONTEIRO**

KEYWORDS: Middle Ages, Portugal, Beira, *estrada da Beira* (road of Beira), human and goods circulation.

The Portuguese communications in the Middle Ages are a subject that the Portuguese historiography did not develop very much, but which study may enlighten the understanding of the economic, political, administrative and even cultural relationships in the Portuguese medieval kingdom.

The medieval circulation is a combination between roads and rivers, and among roads and paths taken by the Portuguese society between the X and the XIV<sup>th</sup> century we have to distinguish a transversal route which establish the connection between coastline/inland – *estrada da Beira*. This itinerary, our study object, assume particular importance in the local, regional, inter-regional and international kingdom communications network, becoming one of the main ways with economic, military, political, religious and cultural character. It is one of the Portuguese *doors* used by merchants, mule-drivers, armies and peregrines.

Therefore, permitting all the social groups circulation, from pious to kings, the reconstitution of these road itinerary becomes, consequently, an important task to the study of the medieval communication Portuguese network and to the knowledge of the spacial and also it's interests hierarquies.

This study tries, through the documentation, not only to reconstitute the itinerary of the main road – *estrada da Beira*, but also draw the other secondary variants of the road, in a cartographic proposal of its routes.

The attempt to outline this medieval road was based in the analysis of the roman road heritage, the medieval construction techniques, the geographic and morphologic environment of the region, taking in the consideration all the influences of human and administrative interests that persuade the establishment of a privileged itinerary like this one.

## INDICE

<b>Introdução .....</b>	<b>7</b>
<b>Capítulo 1 – A estrada medieval: problemáticas .....</b>	<b>17</b>
<b>1.1. O estabelecimento e uso da rede viária medieva .....</b>	<b>17</b>
1.1.1. Factores condicionantes na afirmação dos itinerários .....	17
1.1.2. Técnicas: construção de estradas e pontes .....	22
1.1.3. As viagens e os viajantes: realidade e imaginário .....	23
1.1.4. Os entraves e apoios à circulação .....	28
<b>Capítulo 2 – A estrada medieval: antecedentes .....</b>	<b>33</b>
<b>2.1. A estrada medieval portuguesa: antecedentes e contextualização ibérica .....</b>	<b>33</b>
2.1.1. A herança viária e a sua evolução técnica .....	33
<b>2.2. Os principais eixos ibéricos medievais de circulação .....</b>	<b>41</b>
2.2.1. Os principais itinerários ibéricos .....	41
2.2.2. A evolução do léxico viário português .....	49
<b>Capítulo 3 - A Estrada da Beira .....</b>	<b>57</b>
<b>3.1. As condições naturais da região beirã e as possibilidades de circulação .....</b>	<b>57</b>
3.1.1. Beira: uma região natural .....	57
3.1.2. Geografia e circulação .....	65
<b>3.2. Reconstituição de um itinerário .....</b>	<b>69</b>
3.2.1. O peso da herança romana .....	69
3.2.2. Os elementos hierarquizadores do traçado .....	71
3.2.3. A identificação dos diferentes troços e dos principais nós viários .....	77

<b>3.3. As estruturas de apoio à circulação .....</b>	<b>93</b>
3.3.1. As estalagens e albergarias .....	93
3.3.2. A questão da «Aposentadoria» .....	100
 <b>Capítulo 4 - A <i>Estrada da Beira</i>: objectivos e finalidades .....</b>	<b>103</b>
<b>4.1.A função estratégico-militar da estrada .....</b>	<b>103</b>
4.1.1. A defesa da fronteira e a rede de fortificações .....	103
4.1.2. O uso militar da estrada .....	107
<b>4.2. Fiscalidade e rede viária .....</b>	<b>118</b>
4.2.1. As portagens: efeitos na circulação .....	118
<b>4.3. Carácter económico e administrativo .....</b>	<b>124</b>
4.3.1. As feiras: um roteiro comercial? .....	124
4.3.2. O papel dos almocreves .....	132
4.3.3. O aparelho administrativo em marcha .....	133
4.3.4. A estrada como limite: o exemplo de Póvoa d'el Rei .....	140
<b>4.4. Perspectiva religiosa e cultural .....</b>	<b>143</b>
4.4.1. A rede monástica ao longo da estrada .....	143
4.4.2. Os centros de peregrinação .....	147
4.4.3. Coimbra: centro cultural e eclesiástico .....	149
 <b>Conclusão .....</b>	<b>152</b>
 <b>Bibliografia .....</b>	<b>I</b>
<b>Lista de Mapas .....</b>	<b>LVIII</b>
<b>Lista de Quadros, Gráficos e Esquemas .....</b>	<b>LIX</b>
<b>Lista de Abreviaturas .....</b>	<b>LX</b>
<b>LISTA DE MAPAS</b>	

Mapa 1 – Os eixos terrestres da Hispânia .....	43
Mapa 2 – Os caminhos medievais da Península Ibérica .....	44
Mapa 3 – A rede viária romana portuguesa .....	47
Mapa 4 – A rede viária medieval portuguesa .....	49
Mapa 5 – Portugal: relevo .....	58
Mapa 6 – Portugal: geomorfologia .....	59
Mapa 7 – A rede hidrográfica beirã .....	62
Mapa 8 – Portugal: vegetação natural .....	63
Mapa 9 – Navegabilidade dos principais cursos fluviais do Entre Douro e Tejo na Idade .....	68
Mapa 10 – Elementos hierarquizadores do espaço beirão: pontos de hospedagem .....	75
Mapa 11 – Pontes e barcas de passagem da Beira medieval .....	76
Mapa 12 – A estrada da Beira .....	79
Mapa 13 – Os eixos complementares da estrada da Beira .....	87
Mapa 14 – As estalagens e albergarias medievais beirãs .....	97
Mapa 15 – Os castelos medievais da Beira entre os séculos XIII e XIV .....	105
Mapa 16 – Os confrontos militares ocorridos na Beira entre os séculos X e XV .....	108
Mapa 17 – As portagens medievais na região da Beira .....	120
Mapa 18 – As feiras medievais beirãs .....	126
Mapa 19 – Itinerário de D. Afonso II .....	135
Mapa 20 – Itinerário de D. Afonso III .....	136
Mapa 21 – Itinerário de D. Pedro I .....	137
Mapa 22 – Itinerário de D. Fernando I .....	138
Mapa 23 – A rede monástica beirã (séculos XII-XV) .....	144

## LISTA DE QUADROS, GRÁFICOS E ESQUEMAS

Quadro I – Léxico da rede viária utilizado nas Inquirições Gerais de D. Afonso III – 1258 .....	52
Quadro II – Léxico da rede viária utilizado no Tombo da Comarca da Beira (1395) .....	53
Quadro III – Os confrontos militares ocorridos na Beira entre os séculos X e XIV (tipologia) .....	109
Quadro IV – Calendarização das feiras de Primavera .....	127
Quadro V – Calendarização das feiras de Verão .....	128
Quadro VI – Calendarização das feiras mensais e quinzenais .....	129
Gráfico 1 - Percentagem de documentação com e sem referências a delimitações com menção a estradas .....	140
Esquema A – Limites de Póvoa d’el Rei (proposta) .....	142

## INTRODUÇÃO

A Idade Média foi considerada durante muitos séculos como uma época de crises, fomes, guerras, pestes, sendo a instabilidade e a insegurança as principais marcas na vida de comunidades, essencialmente rurais e isoladas. Mas, a investigação historiográfica europeia, sobretudo a partir dos finais do primeiro quartel do século XX, tem vindo a desmistificar este cenário obscuro e desolador. Actualmente, os historiadores desenvolvem uma análise sob a perspectiva de que este período surgiu como uma etapa fundamental no desenvolvimento do Homem, promovendo uma crescente capacidade de adaptação e superação das adversidades. Longe da ideia geral de decadência e inércia, consideram hoje que a sociedade medieval viveu intensa e activamente, ganhando consistência a ideia da mobilidade do homem dessa época.

Esta questão adquiriu particular importância na obra de George Duby, que considera a sociedade medieval em constante movimento devido não só a peregrinações, mas também a actividades comerciais e administrativas, deslocações culturais, etc.<sup>1</sup>. Por toda a Europa Ocidental medieval viajavam pessoas de diferentes categorias sociais, criando-se a imagem do *homo viator* glosada nas diferentes historiografias europeias<sup>2</sup>. O medievismo português, porém, manteve relegadas para segundo plano as temáticas relacionadas com a circulação terrestre em Portugal e, mais concretamente, com a definição e reconstituição da rede viária nessa cronologia.

Mas, se esta questão não tem sido alvo do justo tratamento pela historiografia portuguesa, pelo contrário, em Espanha, França e Inglaterra dedicaram-lhe largas páginas em obras de referência e estudos específicos. O debate historiográfico além-fronteiras há muito que ultrapassou as questões em torno do processo de reconstituição da rede de caminhos, os diferentes itinerários, o inventário dos obstáculos à circulação ou a definição do sistema de apoio aos viajantes, aspectos que já se encontram, por isso, relativamente

---

<sup>1</sup> Cf. George Duby – *Sociedades Medievais*. Lisboa: Terramar, 1999, pp. 35-38; Idem – *O Ano Mil*. Lisboa: Edições 70, 1967, pp. 171-175.

<sup>2</sup> Cf. Jacques Le Goff – *O Homem Medieval*. Lisboa: Editorial Presença, 1990, p. 13. Vd. Paul Zumthor – *La Mesure du Monde*. Paris: Seuil, 1993, pp. 36, 167-175 e Gerhart B. Ladner - «*Homo viator*: medieval ideas on alienation and order» in *Speculum. A journal of medieval studies*. Vol. XLII, n.º 2, Massachusetts: The Medieval Academy of America, 1967, pp. 233-259.

bem estudados e analisados<sup>3</sup>. Presentemente, as preocupações dos historiadores europeus orientam-se para a análise das facetas social e cultural da deslocação humana<sup>4</sup>.

Em Portugal, durante muitos anos, os investigadores limitaram a sua atenção à rede viária romana e aos itinerários associados ao Caminho de Santiago<sup>5</sup>. Entre as poucas obras historiográficas dedicadas a este tema, e especificamente para a cronologia medieval, apenas se destacam os trabalhos de Mário Martins, no que respeita às peregrinações medievais portuguesas<sup>6</sup> e o de Carlos Alberto Ferreira de Almeida, este elaborado nos finais

---

<sup>3</sup> Vd. Como exemplo de obras colectivas *Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Actas*. dir. Manuel Criado del Val. Madrid: AACHE, 1996, 1998-2006. Obras individuais: David Featherstone Harrison - *The bridges of medieval England: transport and society, 400-1800*. Oxford: Oxford University Press, 2007; Peregrine Horden - *Freedom of movement in the Middle Ages: proceedings of the 2003 Harlaxton Symposium*. Ed. by Peregrine Horden, Donington: Shaun Tyas, 2007; Olivia Remie Constable - *Housing the stranger in the Mediterranean world: lodging, trade, and travel in late Antiquity and the Middle Ages*. Cambridge [etc.]: Cambridge University Press, 2003; Brian P. Hindle - *Medieval roads and tracks*. Shire: Princes Risborough, 1998; José A. Garcia de Cortazar - *Los viajeros medievales*. Madrid: Santillana, 1996; M.G. Lay - *Ways of the world: a history of the world's roads and the vehicles that used them*. New Brunswick: Rutgers University Press, 1992; G. M. Pidal - *España en sus caminos*. Madrid: Caja de Madrid, 1992; R. H. Bautier - *Sur l'histoire de la France Medieval: la route et le fleuve*. Paris: Variorum, 1991; Norbert Ohler - *The medieval traveller*. Woodbridge: Boydell, 1989; C. Taylor - *Roads and tracks of Britain*. London: Dent, 1982; A. C. Leighton - *Transport and communication in early medieval Europe at 500-1100*. Newton Abbot: Davis & Charles, 1972; E. Carvanon - *Viajes por la Península Ibérica*. Madrid: Taurus, 1967, F. M. Steton - «The road system of medieval England» in *The Economic History Review*. Vol. VII, n.º 1, Nova Iorque: The Kraus Reprint Corp., 1936, pp. 1-21 e A. P. Newton - *Travel and travellers of the Middle Ages*. Nova Iorque: [s.e.], 1924.

<sup>4</sup> Vd. *Actas del VIII Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Guadalajara: AACHE Ediciones, 2006, (CD-Rom); *Actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Guadalajara: AACHE Ediciones, 2002, (CD-Rom); Marie-Claude Gerbet - «Une voie de transhumance méconnue: la cañada Soria-Portugal à l'époque des rois catholiques» in *Los rebaños de Gerión. Pastores y trashumancia en Iberia antigua y medieval*. Madrid: Casa de Velazquez, 2001, pp. 21-36; *Itinerarios transfronterizos en la Península Ibérica*. Coord. François Guichard, Louis Marrou. Zamora: Fundación Rei Alfonso Henriques, 2000; M. Dietz - *Travel, wandering and pilgrimage in the late antiquity and the early middle ages*. Michigan: [s.e.], 1998; J. Verdon - *Voyager au Moyen Age*. Paris: Perrin, 1998; A. La Croix - *Sur les routes du Moyen Age: explorateurs, chevaliers, pèlerins*. Mónaco: Editions du Rocher, 1997; M. W. Labarge - *Medieval Travellers: the rich and the restless*. London: Hamish Hamilton, 1982; R. Oursel - *Pèlerins du Moyen Âge: les hommes, les chemins, les sanctuaires*. Paris: Fayard, 1978 e M. Rowling - *Everyday life of medieval travellers*. Londres: Putnam's Sons, 1971.

<sup>5</sup> A fonte privilegiada para o estudo das estradas romanas em todo o Império foi o *Itinerário de Antonino*, muito explorado por diversos autores. Aqui deixamos alguns dos exemplos de obras gerais mais relevantes: Vasco Gil Mantas - *A rede viária romana na faixa atlântica entre Lisboa e Braga*. Coimbra: Dissertação de Doutoramento: Faculdade de Letras: Universidade de Coimbra, 1996. 2 vols. (policop.), J. de Alarcão - *Portugal Romano*, Lisboa: Verbo, 1974; Mário Saa - *As Grandes Vias da Lusitânia*. 6 vols., Lisboa: Tipografia da Sociedade Astória Lda., 1967; Luís Chaves - *As vias romanas em Portugal*, sep. *Lisbon Courier*, n.º 74/Maio, Lisboa: 1952; A. B. Costa Veiga - *Algumas estradas romanas e medievais*, Henrique Torres, 1945. No caso dos estudos regionais destacamos: M. Maia - *Vias romanas no território "Iterauniense"* sep. *Arqueólogo Português*, n.º 7-9, Lisboa: DGPC, 1979; M. Figueiredo - «Subsídios para o estudo da viação romana das Beiras» in *Beira Alta*, vol. XII, fasc. I, Viseu: Junta de Província, 1953, pp. 27-63 e vol. XII, fasc. II-III, pp. 153-208; P. M. de Oliveira - *De Talábriga a Lancóbriga pela via militar romana*, Coimbra: Coimbra Editora, 1943; J.D. Arede - «Estradas romanas no distrito de Aveiro» in *Arquivo do Distrito de Aveiro*, n.º 12, vol. III, 1937, pp. 25-35; J. Coelho - «Vias romanas de Viseu» in *4º Congresso Luso-Espanhol para o Progresso das Ciências, 7ª secção: Ciências Históricas e Filológicas*, pp. 153-207, s.d. No que se refere ao caminho de Santiago de Compostela, realizaram-se na Península Ibérica vários congressos e colóquios sob a temática dos caminhos de peregrinação ver como exemplo: *Actas de la Reunión Científica "El Camino de Santiago y la Sociedad Medieval"*. Logroño: (s.e.), 1999 e o *I Congreso Internacional dos Caminhos Portugueses de Santiago de Compostela. Actas*. Lisboa: Távola Redonda, 1992.

<sup>6</sup> Vd. Mário Martins - *Peregrinações, livros de milagres da nossa Idade Média*. Lisboa: Brotéria, 1957. Realça-se ainda sobre uma temática afim Maria da Luz Oliveira Barbosa F. Barros - *As aposentadorias no Entre-Douro e Minho, Trás-os-Montes e Beira Interior (século XIV-XV)*. Porto: Dissertação de Mestrado em História Medieval: Faculdade de Letras do Porto: Universidade do Porto, 1996. (policop.)



da década de 60 do século XX, para região do Entre-Douro e Minho<sup>7</sup>. Parece-nos, por isso, pertinente o comentário de Humberto Baquero Moreno quando elaborou um pequeno ensaio sobre o tema em 1976, dizendo que em Portugal não existia qualquer estudo consagrado à reconstituição do traçado das vias terrestres medievais na sua globalidade situação que se mantém uma vez que, mesmo estes escassos trabalhos não tiveram continuidade<sup>8</sup>.

A publicação de itinerários régios<sup>9</sup> e de alguns livros de peregrinações<sup>10</sup>, revelou-se interessante para a reconstituição da circulação viária se bem que, no que respeita aos itinerários, convém ressaltar que a sua utilização deverá ser cuidadosa e atenta, na medida em estão baseados nos documentos emitidos pela Chancelaria, a qual nem sempre acompanhava o rei e de que não sobreviveram a totalidade dos livros de registo até aos nossos dias<sup>11</sup>. Mesmo caracterizadas por um maior número e diversidade de fontes, as cronologias mais tardias não suscitam investigações recentes sobre o tema, apenas abordagens muito genéricas e limitadas, e a publicação de escassos artigos em revistas da especialidade, e uma ou outra comunicação em colóquios e congressos<sup>12</sup>. Em 1980, Artur

---

<sup>7</sup> Vd. Carlos Alberto F. de Almeida - *Vias Medievais I Entre Douro e Minho*. Porto: Dissertação de licenciatura: Faculdade de Letras do Porto, 1968. (policop.)

<sup>8</sup> Cf. Humberto Baquero Moreno - *Alguns documentos para o estudo das estradas medievais portuguesas*. Sep. Revista de Ciências do Homem da Universidade de Lourenço Marques, vol. 5, série A, 1978. Mais recentes são os artigos de Iria Gonçalves - «Uma vila da Beira Interior nos seus caminhos medievais» in *O Reino, as Ilhas e o Mar Oceano. Estudos de Homenagem a Artur Teodoro de Matos*. Vol. I, Coord. por Avelino de Freitas de Meneses e João Paulo Oliveira e Costa. Lisboa/Ponta Delgada: Centro de História de Além-Mar: FCSH: Universidade Nova de Lisboa, 2007, pp. 47-57; José Mattoso - «A circulação» in *História de Portugal*. Dir. por José Mattoso, vol. II, *A Monarquia Feudal (1096-1480)*. Coord. de José Mattoso. Lisboa: Círculo de Leitores, 1992, pp. 167-168; Idem, - «Dois séculos de vicissitudes políticas» in *História de Portugal*. Dir. por José Mattoso, vol. II, *A Monarquia Feudal (1096-1480)*. Coord. de José Mattoso. Lisboa: Círculo de Leitores, 1992, pp. 23-163; A. H. de Oliveira Marques - «A Circulação» in *Memória de Portugal: o milénio português*. Coord. de Roberto Carneiro e Artur Teodoro de Matos. Lisboa: Círculo de Leitores, 2001, pp. 180-182. Idem - «Comunicações e povoamento» in *História de Portugal*. vol. I, *Das Origens ao Renascimento*, Lisboa: Editorial Presença, 1997; Idem - «A circulação e a troca de produtos» in *Nova História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques. vol. III, Lisboa: Presença, 1991, pp. 487-501.

<sup>9</sup> Vd. João Alves Dias - *Itinerário de D. Afonso II (1211-1223)*, sep. *Estudos Medievais*, n.º 7, 1986; Idem - «Itinerário de D. Afonso III (1245-1279)» in *Arquivos do Centro Cultural Português*. 15, Paris, 1980, pp. 453-519; *Itinerários Régios Medievais. I, Itinerário Del-Rei D. Dinis 1279-1325*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1962; Humberto Baquero Moreno - *Os Itinerários de El-Rei Dom João I (1384-1433)*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1988; Idem - *O Infante D. Pedro, Duque de Coimbra: itinerários e ensaios históricos*. Porto: Universidade Portucalense, 1997; Idem - *Itinerários de El-Rei D. Duarte (1433-1438)*. Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1976; Teresa Campos Rodrigues - «O Itinerário de D. Pedro I (1357-1367)» in *Ocidente. Revista Portuguesa de Cultura*. Lisboa, vol. 82, 1972, pp. 147-156; Idem - «O Itinerário de D. Fernando (1367-1383)» Sep. de *Bracara Augusta*. tomo 32, n.ºs 73-74 (85-86), 1978.

<sup>10</sup> Vd. Mário Martins – *ob. cit.*

<sup>11</sup> Vd. Armando Luís de Carvalho Homem – *O Desembargo Régio 1320-1433*. Vol. I, Porto: (s. e.), 1990, pp. 155-163.

<sup>12</sup> Mais recentemente um projecto de iniciativa do Centro Rodoviário Português e apoiado pela FCT levou a efeito um levantamento de fontes documentais, bibliografia e legislação sobre as estradas em Portugal, na expectativa de ajudar a desenvolver futuras investigações sobre o assunto – *As Estradas em Portugal: Memória e História*. Coord.

Teodoro de Matos realizou o até agora único trabalho de fôlego sobre transportes e comunicações em Portugal que, todavia, contemplou apenas a segunda metade do século XVIII e a primeira do século XIX, um período que corresponde a profundas alterações da rede viária nacional e ao lançamento dos seus alicerces no quadro da construção contemporânea das vias de comunicação<sup>13</sup>.

Assim, o presente trabalho, com o título *A Estrada da Beira: reconstituição de um traçado medieval*, pretende ser uma tentativa de reconstituição e caracterização de uma das estradas que se considera ter tido grande relevância em Portugal durante a Idade Média e que, ainda hoje, apesar das auto-estradas e Itinerários Principais (IP), é reconhecido como um troço ordenador da rede viária portuguesa, assegurando contactos inter-regionais e nacionais.

Este tipo de estudo pode contribuir para o conhecimento da evolução do sistema de comunicações terrestres, das condições técnicas, económicas, sociais, políticas e administrativas que estiveram na sua origem e transformação, conhecimento essencial para a compreensão e estruturação do reino medieval. Tentaremos, portanto, avaliar o papel que as estradas e especialmente a chamada *estrada da Beira* desempenharam, na zona centro do território português, na consolidação, organização, administração, defesa e crescimento económico não só dessa região, mas também de todo o território português na cronologia considerada.

Estudos já realizados apontam para que nesta época as vias de comunicação estivessem relacionadas com objectivos económico-administrativos e com o carácter estratégico que determinados núcleos urbanos adquiriram na organização do território e na sua defesa militar<sup>14</sup>. As populações preocuparam-se, progressivamente ao longo da Idade Média, em construir e/ou manter as estruturas viárias indispensáveis à sua cidade, vila ou aldeia. Torna-se, portanto, pertinente determinar os aspectos que podem ter influenciado o estabelecimento de vias terrestres neste período, a fim de se tentar compreender a opção por um percurso em detrimento de outro. Há, todavia, que diferenciar dois tipos de estrada: a natural e a artificial. Se a primeira tem um carácter mais permanente, pois surge

---

de Amélia Aguiar Andrade, 3 vols., Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002. Mais recentes são os artigos citados na nota 8.

<sup>13</sup> Vd. Artur Teodoro de Matos - *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. 2 vols., Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980.

<sup>14</sup> Cf. Cristina Segura Graiño - "Red viaria en Corona de Castilla en la Edad Media" in *Caminería Hispánica*, Tomo I, *Caminería Física*. Dir. Manuel Criado del Val, Madrid: AACHE, 1993, pp. 377-380; Joaquim Veríssimo Serrão - «O Tratado de Alcanices visto de Portugal» in *Congresso Histórico Luso-Espanhol sobre o Tratado de Alcanices: 12-17 de Setembro de 1997 - O Tratado de Alcanices e a importância histórica das terras de Riba-Côa: Actas*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1998, pp. 31-39.

associada a factores físico-geográficos favoráveis como por exemplo os vales, a segunda é uma infra-estrutura na qual o homem interfere directamente sobre a Natureza a fim de obter uma melhoria do percurso e uma maior eficácia de contactos, pois tem inerente a preparação e preservação do seu pavimento. É neste último tipo de estrada que a *estrada da Beira* se encaixa como objecto da nossa análise<sup>15</sup>.

Uma outra questão que se vai analisar prende-se com o conjunto de troços novos, de cariz medieval, face ao legado viário romano, este último desde sempre considerado a base da rede de comunicações terrestres medievais. A permanência das estradas romanas é incontestável no que toca aos grandes eixos mas, o homem medieval criou, modificou e adequou novos itinerários aos seus interesses e necessidades específicas, através de uma vasta malha de caminhos complementares, imprescindíveis à sua vivência quotidiana<sup>16</sup>.

Assistiu-se até a um aperfeiçoamento de alguns dos processos de construção em novas estradas e à substituição de estruturas viárias como pontes, circunstância que historiadores já identificaram como um dos elementos de distinção entre a herança da romanização e a realidade medieval<sup>17</sup>.

O trabalho que de seguida se apresenta sobre este itinerário insere-se numa perspectiva reconstitutiva da rede de caminhos que sulcava a região centro do reino, apostando numa explicação mais ampla da importância desta via específica, sem perfilar a ideia de que nesta cronologia houve uma acomodação à rede de estradas pré-existente sem qualquer modificação<sup>18</sup>. Demonstrar que esta estrada teve impacto na formação, organização e desenvolvimento das comunidades que então lhe eram adjacentes e vice-versa, tornou-se num outro objectivo.

Desta forma, a escolha da região beirã é consequência do seu valor estratégico, quase permanente ao longo da Idade Média. A Beira foi palco de invasões militares e dos confrontos daí decorrentes. Vizinha com o Atlântico, consoante as cronologias, foi fronteira no século XII, temporariamente com o Islão e, desde a formação do reino

---

<sup>15</sup> Cf. R. J. Forbes – *Notes on the History of Ancient Roads and Their Construction*. Amsterdão: N. V. Noord-Hollandsche Uitgevers: MIJ, 1934, p. 2.

<sup>16</sup> *Vd.* o exemplo do caminho próprio que o mosteiro de Grijó dispunha para chegar rapidamente ao Porto e aí satisfazer as suas necessidades de abastecimento. Cf. Carlos Alberto F. de Almeida – *ob. cit.*, p. 143.

<sup>17</sup> Cf. Elisa M. Ferreira Priegue - «Circulación y red viaria en la Galicia Medieval» in *Les Communications dans la Péninsule Iberique au Moyen Age. Actes*, CNRS, Paris, 1981, pp. 65-71 e Carlos Alberto F. de Almeida - *ob. cit.*, pp. 119 e 134-143.

<sup>18</sup> Numa tentativa de dar continuidade aos trabalhos já realizados e contribuir para dar resposta a A. H. de Oliveira Marques quando afirmou, no que ainda hoje permanece actual, “...faltam-nos, quase por completo, notícias sobre a rede de estradas do centro do País...” in *Introdução à História da Agricultura em Portugal*. Lisboa: Cosmos, 1978, p.147.

português com o Reino de Castela. Esta área geográfica definiu-se ainda como a via de acesso privilegiada a todo território português, vivendo uma intensa movimentação. A circulação dos exércitos, da corte régia, do comércio ambulante, de peregrinações, de rebanhos torna evidente que se tratava de um espaço de passagem e que teria de possuir também uma rede viária razoavelmente definida que permitisse tal movimentação.

Além do mais, a *estrada da Beira* afigura-se como o eixo privilegiado da região, sulcando o território na diagonal, uma vez que entronca no eixo norte-sul, a chamada *estrada coimbrã*<sup>19</sup>, permitindo assim a ligação litoral-interior. Era pois uma via que não facilitava apenas a circulação interna mas, abria as portas à entrada de pessoas e bens provenientes de fora do Reino, quer por via terrestre quer por via marítima, neste último caso porque vizinhava com o Atlântico, se bem que a cronologia destes últimos contactos se afirme tardiamente<sup>20</sup>.

Todavia, este estudo deve ser entendido dentro dos limites de tempo e de conteúdo de um primeiro trabalho de investigação conducente à elaboração de uma dissertação de mestrado, tendo a sua realização enfrentado algumas dificuldades ao nível das fontes documentais.

A documentação descritiva ou de simples menção sobre o tema das estradas é escassa, sendo a maioria das referências indirectas. As vias de comunicação terrestre, sobretudo os eixos principais, parecem encontrar-se claramente associados ao poder central e concelhio, o que nos colocou na dependência da documentação régia, uma vez que a documentação concelhia está quase totalmente perdida. Porém, nos Livros de Chancelaria existem grandes lacunas de informação – muitos dos seus livros não subsistiram até aos dias de hoje - e é importante frisar que alguns dos livros disponíveis não são os originais<sup>21</sup>. Tivemos que atender ao facto dos livros de Chancelaria conhecidos e conservados constituírem apenas uma pequena parte da totalidade de documentação produzida pelo

---

<sup>19</sup> Vd. Amélia Aguiar Andrade - «Fronteira e rede urbana: um aspecto da estratégia régia de consolidação do espaço do Portugal medieval» in *A construção medieval do território*. Lisboa: Livros Horizonte, 2001, pp. 36-37 e Suzanne Daveau - «A estrada Coimbrã» in *Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*. Lisboa: Sá da Costa, 1988, pp. 451-461.

<sup>20</sup> Cf. Amélia Aguiar Andrade - «A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal Medieval: o caso da fachada atlântica» in *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en La Edad Media, Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo-Actas*. org. Beatriz Arízaga Bolumburu e Jesús Angel Solorzáno Telechea, Gobierno de La Rioja /Instituto de Estudios Riojanos: Logroño: 2005, pp. 57-89.

<sup>21</sup> Cf. Amélia Aguiar Andrade – *Vilas, poder régio e fronteiras: o exemplo do Entre Lima e Minho medieval*. Lisboa: Dissertação de Doutoramento em História da Idade Média: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas: Universidade Nova de Lisboa, 1994, policop., p. 19.

Desembargo Régio, uma vez que um elevado número de documentos desta natureza foram perdidos ao longo do tempo<sup>22</sup>.

Mesmo assim, a recolha documental privilegiou os fundos de emissão régia das *Chancelarias Régias* e *Leitura Nova*, bem como os livros de *Inquirições e Forais*, que constituem o grosso da documentação utilizada neste trabalho.

Apesar destas limitações, ainda recolhemos um considerável volume de informação relativa ao estabelecimento de feiras, albergarias, estalagens e barcas de passagem, referências constantes aos conflitos inter-concelhios associados às feiras e portagens, obrigações e isenções de pagamentos e prestação de serviços pelas populações em obras públicas como pontes, calçadas e caminhos, ou seja, documentação que permitiu, directa ou indirectamente, a reconstituição da *estrada da Beira* e das problemáticas que lhe estão associadas.

Por outro lado, empreendeu-se também a pesquisa dos acervos documentais publicados referentes às fundações monásticas presentes na região beirã, uma vez que o levantamento exaustivo de toda a sua documentação inédita não era compatível com o tempo concedido para a elaboração de uma dissertação de mestrado<sup>23</sup>. Contudo, também neste tipo de fonte as referências a estradas se afiguraram, igualmente, pouco precisas e não muito numerosas.

Este *corpus* documental, onde se incluem testamentos, doações e contratos de compra e venda de propriedades, permitiu reunir um rol de dados que mencionam

---

<sup>22</sup> Idem, *ibidem*, pp. 19-20.

<sup>23</sup> Sobre os mosteiros implantados no território português existe já publicado um inventário: *Ordens Religiosas em Portugal. Das origens a Trento – Guia Histórico*. Dir. Bernardo Vasconcelos e Sousa. Lisboa: Livros Horizonte, 2005; *Ordens Monástico/Conventuais. Inventário*. Coord. de José Mattoso e M<sup>a</sup> do Carmo J. Farinha, Lisboa: IANTT, 2002. Mas, também documentação no que toca às instituições beirãs, a saber: Anísio Miguel de Sousa BemHaja Saraiva – *A Sé de Lamego na primeira metade do século XIV (1296-1349)*. Leiria: Magno Edições, 2003; Maria do Rosário Barbosa Morujão – *Um Mosteiro Cisterciense Feminino: Santa Maria de Celas (século XIII a XV)*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2001; Ana Paula Pratas Figueira Santos – *A Fundação do Mosteiro de Santa Clara de Coimbra. Da instituição por D. Mor Dias à intervenção da Rainha Santa Isabel*. Dissertação de Mestrado em História da Idade Média. Coimbra: Faculdade de Letras: Universidade de Coimbra, 2000, 2 vols, vol. 2, (policop.); Maria Cristina Gonçalves Guardado – *A Colegiada de S. Bartolomeu de Coimbra em Tempos Medievais. Das origens ao início do séc. XV*. Dissertação de Mestrado em História Medieval. Coimbra: Faculdade de Letras: Universidade de Coimbra, 2000, 2 vols., (policop.); Luís Miguel Malva de Jesus Rêpas – *Quando a nobreza traja de branco. A comunidade cisterciense de Arouca durante o abadessado de D. Lúcia Rodrigues (1286-1299)*. Leiria: Magno, 2003; Carla Patrícia Rana Varandas – *A Colegiada de S. Pedro de Coimbra das origens ao final do século XIV*. Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra: 1999, 2 vols., vol. 2; Maria José Azevedo Santos - *Vida e morte de um mosteiro cisterciense – S. Paulo de Almaziva (séculos XII-XIV)*. Lisboa: Edições Colibri, 1998; Armando Alberto Martins – *O Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra na Idade Média*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos da Universidade de Lisboa, 2003; Rui Cunha Martins - *Património, Parentesco e Poder. O Mosteiro de Semide do século XII ao século XV*. Lisboa: Escher, 1992; Ana Santiago Faria e Leontina Ventura – *Livro Santo de Santa Cruz*. Coimbra: INIC, 1990; Maria Helena da Cruz Coelho – *O Mosteiro de Arouca do século X ao século XIII*. Arouca: Câmara Municipal de Arouca, 2<sup>a</sup> ed., 1988; A. de Almeida Fernandes - *Acção dos Cistercienses de Tarouca. As granjas nos sécs. XII e XIII*. Guimarães: Comp<sup>a</sup> Editora do Minho, 1974.

sobretudo a estrada como factor de delimitação de unidades prediais, denunciando uma teia de contactos complementares do eixo principal – a *estrada da Beira* – e demonstrando também as preocupações das autoridades com a manutenção e/ou construção de estruturas de apoio aos viajantes.

Perante as parcas e indirectas referências à temática em estudo entre os séculos XI-XV, e para concretizar a reconstituição do traçado, foi ainda necessário recorrer a estudos bibliográficos realizados para os períodos romano-visigótico<sup>24</sup>, anterior à fundação do reino de Portugal<sup>25</sup> e ao século XVII<sup>26</sup>, a fim de tentar responder às dúvidas e hipóteses levantadas<sup>27</sup>.

Numa temática como a reconstituição e interpretação de eixos viários implantados no espaço, seria fulcral a utilização de cartografia, senão da época medieval, pelo menos de cronologias aproximadas. Infelizmente, no caso português, as primeiras representações cartográficas interessantes e elucidativas são tardias, datando do século XVIII. Todavia, a análise desses espécimes conservados nas colecções de cartografia da Biblioteca Nacional de Lisboa, do Arquivo Histórico Militar e da Biblioteca da Universidade de Leiden – Holanda<sup>28</sup>, permitiu uma comparação com a cartografia da rede viária romana estabelecida

---

<sup>24</sup> *Vd. nota 3 e Carlos Fabião - «Os agentes de romanização. As vias» in História de Portugal, dir. por José Mattoso. Vol. I, Antes de Portugal. Lisboa: Círculo de Leitores, 1992, pp. 255-258; José Pedro Machado - A Península Hispânica segundo um geógrafo arábico do séc. XII. Lisboa: Sociedade de Geografia, 1964; P. Miguel de Oliveira - De Talábriga a Lancóbriga pela via militar romana. Coimbra: Coimbra Editora, 1943; Francisco Alves Pereira - «Considerações sobre a interpretação do Itinerarium romano» sep. de Memórias da Academia das Ciências. II, 1937; La red viaria en la Hispania romana: Simpósio 1987. Tarazona: Fundación Fernando el Católico, 1987; J.M. Roldán Hervás - Itineraria Hispana. Fuentes Antiguas para el estudio de las vias romanas en la Península Ibérica. Madrid: [s. e.], 1975.*

<sup>25</sup> *Vd. António Borges Coelho – Portugal na Espanha Árabe. 2 vols. Lisboa: Editorial Caminho, 1989.*

<sup>26</sup> *Vd. Guia de Portugal, Beira I - Beira Litoral, vol. 3, 3ª ed., Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993, pp. VIII-X e 426; António Mourinho – «A invasão de Trás-os-Montes e das Beiras na Guerra dos Sete Anos pelos exércitos borbónicos em 1762, através da correspondência dos comandantes chefes Marquês de Sarriá e Conde Aranda» in Anais da Academia Portuguesa da História. 1986, IIª série, vol. 31, pp. 337-442; Artur Teodoro de Matos – ob. cit.; João Nunes de Oliveira - «Comércio e ofícios» in A Beira Alta de 1700 a 1840: gentes e subsistências. Braga: Palimage Editores, 2002, pp. 411-436; Adrião Pereira Forjaz de Sampaio - Memórias do Buçaco, e uma viagem à Serra da Louzã. 2ª ed., Coimbra: Imprensa da Universidade, 1850.*

<sup>27</sup> A propósito da documentação disponível para o trabalho do medievalista afirmou Amélia Aguiar Andrade “(...) a sua documentação só muito raramente se mostra contínua no espaço e no tempo (...) tanto podem esclarecer o que se quer perguntar ou deixar eternamente sem resposta questões que se consideravam fundamentais (...)” in ob.cit., p. 35.

<sup>28</sup> *Cf. Biblioteca Nacional – Lisboa: Colecções Patrimoniais de Cartografia; Arquivo Histórico Militar: J. Silvério Carpinetti - Mapas das províncias de Portugal. Lisboa, 1762 (reedição da BNL, 1993); Carta Corográfica de Portugal, 1853-1892, escala – 1:250000, Lisboa: Biblioteca Nacional de Lisboa; Carta militar das principais estradas de Portugal. Romão Eloy de Almeida, Lisboa: 1808. (s/ esc.); Carta militar de Portugal – Coimbra, escala – 1:250000, Lisboa: Instituto Geográfico do Exército, 1998; Carta militar de Portugal – Viseu, escala – 1:250000, Lisboa: Instituto Geográfico do Exército, 1998; Biblioteca da Universidade de Leiden: Carte des routes de postes et itinéraires d’Espagne et de Portugal, C. Pichet, Paris, 1810, escala: 25: lieues d’Espagne de 17.5 au degré / 15:myriamètres / 35: lieues communes de France de 25 au degré; Carte Routier du Portugal, A. Blanchet, Paris, 1807-1808, escala: 10 myriamètres; Carte de l’Espagne et du Portugal, J. B. Blasseau, Bruxelas, 1833, escala: (5 cm) 25: lieues espanholas ou belgas de 20 au degré; Carte du Theatre de la Guerre . Carte Itinéraire d’Espagne et de Portugal, Lopez e Topino, Paris, 1837, s/ escala; Chorographical Map of the Kingdom of Portugal divided into its*

por autores como Jorge de Alarcão, Carlos Fabião e Gil Mantas, através do recurso à análise de textos e de marcos miliários, que se revelou muito profícua.

A articulação de toda a informação documental medievla com os dados obtidos nos mapas produzidos nos séculos XVIII e XIX, foi elaborada a partir de uma base de dados, cujos critérios de construção visaram a sua inter-relação por meio de descritores toponímicos, aos quais foram associados todos os elementos documentais passíveis de cartografar. Este processo informático facilitou a apresentação de uma proposta de reconstituição cartográfica da *estrada da Beira* e dos outros eixos com ela relacionados, a partir da utilização do programa SIGMA - Sistemas de Informação Geográfica e Modelação de Dados Aplicados à História de Portugal, associado ao *Atlas do Ambiente*<sup>29</sup>.

Em termos de organização, podemos considerar que este estudo se divide em duas partes, cada uma com dois capítulos. A primeira parte glosa os antecedentes da «estrada» quanto a aspectos de construção e de afirmação dos itinerários. Aí se encara a estrada de uma forma mais global, no contexto europeu mas, sobretudo, peninsular, pretendendo traçar uma perspectiva diacrónica sobre a especificidade da estrada medieval e procurando caracterizar o tipo de viajantes, as condições de circulação, o mapa das principais vias ibéricas, o qual, privilegiando a Idade Média, não deixa de levar em conta dados das heranças recebidas como a romana, por exemplo.

A segunda parte dará primazia à região beirã e ao itinerário em estudo, restringindo o seu âmbito cronológico aos séculos XIII-XV, por força da limitação das fontes documentais, uma vez que estas surgem mais abundantes e informativas para essas centúrias. Antes de mais, a partir da descrição das condições naturais da Beira tais como o relevo, a hidrografia, o clima, a geomorfologia, pretende-se definir as possibilidades bem como as dificuldades de contacto inerentes à região. Posteriormente, procederemos à cartografia do(s) possível(eis) itinerário(s) da *estrada da Beira*. Esta será talvez a tarefa mais delicada deste trabalho, obrigando a uma fundamentação das hipóteses de traçado aqui feitas com base numa documentação que apresenta grandes lacunas espaço-temporais. As

---

*Grand Provinces*, W.Faden, Londres, 1797, esc. 18 to a degree; *Corona Portugalliae Cum Ei Affinibes Regnis Hispanicis*, Lacobum Robyn, 1795, esc. 10cm:17,5 milhas; *Die Landschaft Beira*, anónimo, s.d., escala: 11=19 milhas portuguesas; *Europa*, Henrico Hondio, 1631, s/ escala; *Europa*, Jean Mathias, Paris, 1743, escala rasurada; *Le Grand Theatre de Guerre en Espagne & en Portugal*, Joaquim Ottens, s.d., escala: 1:15 miliaria germanica communia \ 1:20 miliaria anglica et galica communia; *Le Portugal et ses Frontieres*, Gaspar Baillieu, 1704, esc. 1:100000, Col. Museum Bodellianum; *Portugalliae et Algarbiae*, Nicolaum Vifscher, Frisia, 1675, escala: 18: 1 milha espanhola; *Spanien und Portugal*, B.van Otto, Munique, 1822, escala rasurada; *Theatre de la Guerre en Portugal, et dans les Algarves*, C. Mortier, Amesterdão, s.d., escala: 10 lieues communes d'Espagne/ 10 lieues communes de Portugal / 9 lieues communes de Alemanha / 14 lieues communes de França.

<sup>29</sup> Vd. [www.atlasdoambiente.pt](http://www.atlasdoambiente.pt) acedido em Outubro de 2009.

opções de estabelecimento de percursos basearam-se na lógica medieval de organização do território, promovendo determinadas e específicas dinâmicas de contacto entre centros urbanos e monásticos, entre feiras e portos, etc., que pela sua dimensão e localização originaram cruzamentos de vias, pontos de encontro de caminhos, estruturas de apoio aos viajantes.

Analisaremos, por último, os objectivos e as finalidades desta estrada. A reconstituição de traçados viários e o conhecimento da sua utilização permite-nos precisar redes de contactos decisivas ao estabelecimento de linhas defensivas, definir o enquadramento administrativo e os eixos espaciais de afirmação da soberania a nível regional, e tentar compreender as dinâmicas económicas locais, regionais e inter-regionais estabelecidas. Procuraremos, por isso, explicar o papel da *estrada da Beira* na defesa e organização militar do Reino, na vitalidade fiscal e económica das comunidades instaladas ao longo do seu itinerário e na divulgação sócio-cultural.

Reconhecendo o carácter parcial deste estudo, há que recordar o facto de a investigação histórica ter vindo a construir-se, também, a partir de pequenas células - os estudos regionais. Certamente que, enquanto obra de principiante, este trabalho estará aberto a críticas, interrogações e reformulações, mas esperamos que seja de utilidade para um melhor conhecimento de um dos elementos estruturantes do território medieval português: a sua rede viária.



## CAPÍTULO 1 – A ESTRADA MEDIEVAL: PROBLEMÁTICAS

### 1.1. O estabelecimento e uso da rede viária

#### 1.1.1. Factores condicionantes na afirmação dos itinerários

A formação de itinerários medievais dependia de um conjunto de factores naturais e humanos que eram determinantes no estabelecimento do percurso, bem como nas suas características topográficas e materiais. As condições geográficas eram fundamentais, na medida em que, durante a Idade Média, o ainda insuficiente apetrechamento técnico limitava não só a superação de determinados acidentes naturais, como a eficaz colocação de pavimentos adequados ao itinerário e à circulação<sup>30</sup>.

O relevo e a geomorfologia, determinavam a implantação e qualidade de um caminho, isto é, a altitude e a natureza do solo podia influenciar a poeira e/ou lama ou a natureza dos materiais utilizados na pavimentação e também o traçado a seguir. A Europa do Norte, caracterizada por solos pesados, evidencia uma predominância de estradas geralmente pavimentadas por forma a garantir um trânsito mais constante perante a elevada pluviosidade, enquanto que a Europa Mediterrânica, com uma geomorfologia mais arenosa, acaba por manter em muitos casos o leito dos caminhos sem qualquer lajeado, ou seja, em terra batida.

Os cursos fluviais, que se entrelaçavam desde a Antiguidade com a rede de vias terrestres, podiam acarretar alguns riscos de tráfego consoante a sua localização. Os rios caudalosos do norte europeu, cujo regime de pluviométrico pode provocar cheias, têm a sua navegabilidade e travessia condicionadas. Em pleno Inverno, chegam a gelar por completo, impossibilitando a circulação fluvial<sup>31</sup>. Assim, o transporte fluvial de pessoas e bens depende de uma utilização sazonal da rede hidrográfica. No entanto, ao longo da Idade Média o rio foi, como antes, uma via de comunicação fundamental. Na Europa, o comércio e o tráfego medievais estavam associados à navegabilidade de rios e mesmo de ribeiros que hoje parecem insignificantes. Temos que ter em consideração que a rede

---

<sup>30</sup> Cf. José Ortega Valcárcel - «El microcosmos humanizado: los núcleos urbanos y las comunicaciones» in *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla. Edad Media I*. Dir. por Luis García Ballester, Salamanca: Junta de Castilla y León: Consejería de Educación y Cultura, 2002, p. 417 e R. R. Menard - «Transport Costs and Long-Range Trade, 1300-1800: Was there a European 'transport revolution' in the Early Modern Era?» in *The Political Economy of Merchant Empires*. ed. J. D. Tracy, Nova Iorque: Cambridge University Press, 1991, p. 229.

<sup>31</sup> Cf. *Geografia Universal*. Dir., por Carlos Verdaguer, vol. 2, *Europa Occidental*. Barcelona: Resomnia Editores, 1991, pp. 399-400. Vd. ainda Evan T. Jones - «River navigation in Medieval England» in *Journal of Historical Geography*. vol. 26 (2000), pp. 60-75.

hidrográfica é formada por diferentes tipos de cursos fluviais como grandes rios, ribeiros, riachos, com uma grande oscilação de caudais, ou seja, uma teia de linhas de água que nem sempre se podem utilizar como via de comunicação mas que, em vez disso, podem constituir um obstáculo à circulação<sup>32</sup>.

A disposição da rede fluvial impunha, de certa forma, o estabelecimento da rede de estradas. Muito raramente se conseguia fazer o transporte de mercadorias exclusivamente por via fluvial, sendo necessário fazer parte do caminho por terra, ou vice-versa, por isso o sistema viário tendia a ajustar-se numa relação de complementaridade com as linhas de água navegáveis<sup>33</sup>. Assim, o conjunto das comunicações terrestres e fluviais orientava-se por forma a criar ligações entre o litoral e o *hinterland*, acompanhando a própria disposição geográfica dos rios<sup>34</sup>. Mas, o transporte fluvial enfrentava problemas provocados pelo assoreamento, mais evidente nos finais da Idade Média. A navegabilidade era também limitada devido à frequente construção de moinhos e pesqueiras nas margens ou mesmo no leito dos rios<sup>35</sup>.

A diversidade das condições climáticas era condicionante evidente da utilização dos itinerários, na medida em que os factores meteorológicos se traduziam em perturbações na circulação. O viajante enfrentava grandes dificuldades principalmente com o frio, a chuva e até a neve do Inverno e com o calor e a secura do Verão<sup>36</sup>. Mais agradável deveria ser a viagem nas estações intermédias, se bem que a especificidade natural das diferentes regiões europeias pudesse ditar desiguais momentos de dificuldade ou facilidade na circulação viária<sup>37</sup>.

Um outro aspecto que podia condicionar a movimentação terrestre relaciona-se com a percepção de espaço que caracterizava o homem medieval. As noções de espaço eram diversas mas, normalmente, circunscritas a uma forte relação entre o indivíduo e o meio envolvente, a uma articulação entre campo e cidade, e dependiam da categoria social

---

<sup>32</sup> Cf. N.J.G. Pounds - «Trade in the Middle Ages» in *An Economic History of Medieval Europe*. 2ª ed., Nova Iorque: Longman, 1994, pp. 391-392.

<sup>33</sup> Idem - *ibidem*, pp. 388.

<sup>34</sup> Vd. Norbert Ohler – *The Medieval Traveller*. Woodbridge: The Boydell Press, 2000, pp. 32-36.

<sup>35</sup> Cf. F. F. Sánchez – *Vías y defensas Andalusíes en la Mancha Oriental*. Valência: Institut de Cultura Juan Gil-Albert, 1995, p. 97; N.J.G. Pounds – *ob.cit.*, pp. 393; J. W. Thompson e E. N. Jonson – *An Introduction to Medieval Europe 300-1500*. Londres: George Allen & Unwin Ltd., 1937, p. 575.

<sup>36</sup> Cf. Jean Verdon – *Voyager au Moyen Age*. Paris: Perrin, 1998, p. 18.

<sup>37</sup> Sobre as diferenças regionais europeias vd. Jean Verdon – *ob. cit.*, pp. 52-54.

do viajante<sup>38</sup>. Em regra, os caminhos medievais dirigiam-se para a sede paroquial, para o mosteiro, para o castelo ou para o aglomerado populacional mais próximo<sup>39</sup>, dando resposta às necessidades das instituições implantadas numa determinada região e das populações aí residentes. Assim se estabelecia um dédalo de percursos que se interligavam até estabelecerem contactos de maior amplitude.

As deslocações mais frequentes, ou talvez melhor documentadas, são as que resultam das relações de interdependência económica, que garantiam não só o escoamento da produção agrícola e/ou da produção artesanal urbana, bem como a maior circulação de matérias-primas. Neste âmbito há a destacar igualmente o cumprimento de obrigações fiscais e prestação de serviços à coroa e/ou às instituições eclesiásticas, senhoriais e concelhias a que o indivíduo se encontrava ligado.

O camponês tem uma noção espacial mais circunscrita, de âmbito local e/ou regional, uma vez que as suas deslocações se prendem com os trabalhos agrícolas e com o pagamento de rendas ao senhor, quer este seja nobre ou eclesiástico, e ao concelho. O camponês desloca-se frequentemente num raio curto, cujo conhecimento era intrínseco à sua própria condição social, porém, podia ainda ter jornadas de excepção, quase sempre geradas por motivações religiosas como no caso de peregrinações.

O homem urbano, tinha uma noção espacial mais alargada, muitas vezes proporcionada pela proximidade de portos marítimos e de uma afluência de pessoas e bens permanente<sup>40</sup>. Podemos destacar os oficiais administrativos que tinham, por inerência à sua profissão e atribuições, que viajar com alguma frequência e em jornadas longas, por forma a chegar a todo o reino<sup>41</sup>.

A lógica dos contactos ao longo da Idade Média prendia-se, na maioria dos casos, com percursos curtos entre as unidades de exploração agrícola e os centros administrativos, fosse qual fosse a sua natureza, no entanto, com o crescimento demográfico e comercial do século XIII, a necessidade de ampliar o espaço ocupado conduziu à extensão da rede de comunicações, estimulando uma maior frequência de viagens mais distantes, logo mais longas<sup>42</sup>. Se tomarmos como exemplo a rede monástica e o conjunto do seu património

---

<sup>38</sup> Idem - *ibidem*, p. 10 e Paul Zumthor – *ob. cit.*, p. 35.

<sup>39</sup> Cf. Maria del Carmen Carlé - «Migraciones de Corto radio» in *Cuadernos de Historia de España*. Tomo XLIX-L, 1969, p. 123.

<sup>40</sup> Idem, *ibidem*, pp. 32 e 45-46 e Jean Verdon – *ob. cit.*, pp. 10-11.

<sup>41</sup> Idem, *ibidem*, pp. 239-253.

<sup>42</sup> Para as noções geográficas do homem medieval vd. Jean Verdon – *ob. cit.*, pp. 154-169.

fundiário, certamente era imprescindível uma rede de contactos que permitisse assegurar a exploração económica e a administração dos seus domínios e das vastas e dispersas parcelas que o constituíam<sup>43</sup>.

Contudo, também existiam motivos lúdico-religiosos para viajar, como acontecia por ocasião de peregrinações, festas litúrgicas e até feiras, por exemplo<sup>44</sup>. Mas nem só por motivação religiosa leigos e eclesiásticos viajavam, pois os seus horizontes podiam alargar-se ao nível do reino e até ao estrangeiro, movidos pelo desejo de frequentar escolas ou universidades<sup>45</sup>.

Assim, existia uma influência recíproca entre a distribuição da população e a fixação dos itinerários<sup>46</sup>. A relação causa-efeito de atracção mútua pode verificar-se por exemplo no caso dos itinerários do Caminho de Santiago que, instituídos basicamente por motivos religiosos a partir do século XI, associaram-se, progressivamente, a interesses económicos e administrativos locais, promovendo o desenvolvimento urbano peninsular ao longo do seu percurso<sup>47</sup>.

Não podemos descurar que a circulação medieval estava, igualmente, relacionada com os períodos de guerra ou de paz, uma vez que, em época de conflitos militares, as viagens tornavam-se perigosas e eram evitadas. Pelo contrário, épocas de tréguas e segurança permitiam e facilitavam a circulação de pessoas e bens. Assim, importantes são também as deslocações militares uma vez que as estradas facilitavam a circulação de exércitos<sup>48</sup>.

Relevantes na fixação dos itinerários eram pois os factores de cariz militar associados ao controlo e à defesa do território. Se na Alta Idade Média a implantação

---

<sup>43</sup> Cf. François Ribadeau Dumas – *Histoire de Saint Germain des Prés*. Pierre Amiout, 1958, pp. 52, 82-83; e J. P. Devroey - «Un monastère dans l'économie d'échanges: les services de transport à l'abbaye de Saint Germain des Prés au IXe siècle» in *Annales.E.S.C.*, 1984, pp. 570-589.

<sup>44</sup> Cf. Paulo Esmeraldo Catarino Lopes – *Viajar na Idade Média: visão ibérica do mundo no Livro do Conhecimento*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2005, pp. 9-11; Norbert Ohler – *ob. cit.*, pp. 56-61; M. Dietz - *Travel, Wandering and Pilgrimage in Late Antiquity and the Early Middle Ages.*, pp. 32 e 49.

<sup>45</sup> Cf. Paul Zumthor – *ob. cit.*, pp. 32-46.

<sup>46</sup> Cf. José Marques - «Viajar em Portugal nos Séculos XV e XVI» in *Revista da Faculdade de Letras do Porto. História. Série II*, vol. XIV, Porto: FLUP, 1997, p. 95.

<sup>47</sup> Cf. Rosário Valdés Blanco-Rajoy - «Las fortalezas medievales que jalonaban la ruta jacobea entre Santiago y Betanzos» in *VIII Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Dir. por Manuel Criado do Val, Pastrana: ACHEE, 2008 CR-Room e *El fenómeno urbano medieval entre el Cantábrico y el Duero*. Org. Beatriz Arízaga e Jesus Solorzano. Santader, 2000.

<sup>48</sup> Cf. João Gouveia Monteiro - «Estratégia e Tática militar» in *Nova História Militar de Portugal*. Dir. por Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira. Vol. I, coord. José Mattoso. Lisboa: Círculo de Leitores, 2003, pp. 216-223; Idem - «O Exército em Trânsito» in *A Guerra em Portugal nos finais da Idade Média*. Lisboa: Editorial Notícias, 1998, pp. 221-271 e Philippe Contamine – *La Guerre au Moyen Age*. Paris: Presses Universitaires de France, 1980, pp. 365-370.

militar se prendia com uma rede de castelos roqueiros, situados em pontos altos, com caminhos de difícil acesso, a partir do século XII a realidade militar conduziu a uma progressiva fortificação de núcleos populacionais estratégicos não só a nível militar, mas também a nível social, económico e até cultural. Os castelos passam a articular-se com as redes sócio-económicas locais, regionais e nacionais<sup>49</sup>, dando especial atenção aos pontos de passagem que oferecessem ao exército melhores condições de utilização<sup>50</sup>. Associavam-se a núcleos urbanos com uma localização geográfica privilegiada e estratégica no contexto da defesa do reino.

Mas, em época de conflito bélico, estradas, pontes e rios eram um elemento que podia favorecer a obtenção da vitória ou precipitar uma derrota. As estruturas que davam acesso rápido a determinado território, sofriam, por isso, destruições e a aplicação de medidas de vigilância para evitar a entrada do inimigo e dificultar a sua deslocação e abastecimento<sup>51</sup>. Um bom exemplo deste tipo de acções ocorreu em Portugal em 1369, durante a primeira campanha fernandina, quando D. Fernando, na tentativa de conquistar Sevilha, bloqueou o acesso à cidade pelo rio Guadalquivir e saqueou o porto de Cádiz, cortando assim todas as comunicações fluviais e marítimas da cidade<sup>52</sup>. Aliás, D. Fernando providenciou ainda durante as suas campanhas no Entre-Douro e Minho a construção de uma ponte no rio Douro para socorrer a cidade de Guimarães<sup>53</sup>.

Perante este cenário, para acautelar a segurança dos caminhos e garantir a circulação económica fortificaram-se algumas pontes de cariz urbano, elemento estratégico que exercia uma tripla função na Idade Média: limitava a passagem de pessoas indesejadas, impedia a fuga da população em caso de desordem pública e permitia a vigilância sobre o território envolvente<sup>54</sup>.

---

<sup>49</sup> Cf. João Gouveia Monteiro – *Os castelos portugueses dos finais da Idade Média – presença, perfil, conservação, vigilância e comando*. Coimbra: Edições Colibri, 1999, p. 21.

<sup>50</sup> Por exemplo a praça de Almeida foi uma das entradas estratégicas para aceder ao reino português, pelo que era fundamental a sua fortificação e defesa. Qualquer exército que quisesse conquistar o território português pela fronteira leste, teria de passar e conquistar Almeida. Cf. Joaquim Veríssimo Serrão - «O tratado de Alcanices visto de Portugal» in *O Tratado de Alcanices e a importância histórica das terras de Riba Côa. Actas do Congresso Histórico Luso-Espanhol sobre o Tratado de Alcanices: 12-17 de Setembro de 1997*. Lisboa: Universidade Católica, 1998, pp. 31-39. Vd. ainda Margarida Tavares de Conceição - *Da vila cercada à praça de guerra*. Lisboa: Livros Horizonte, [s.d.], e subcapítulo deste trabalho 4.1.2..

<sup>51</sup> Cf. João Gouveia Monteiro - «O Exército em Trânsito» in *ob. cit.*,. Vd. ainda João Gouveia Monteiro - «As comunicações em tempo de guerra» in *As comunicações na Idade Média*. Coord. de Maria Helena da Cruz Coelho, Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2001, pp. 172-189 e Philippe Contamine – *ob. cit.*, pp. 208-227.

<sup>52</sup> Cf. João Gouveia Monteiro - «As campanhas que fizeram história» in *ob. cit.*, p. 251.

<sup>53</sup> *Idem* – *ibidem*, p. 252.

<sup>54</sup> Cf. F. F. Sánchez – *ob. cit.*, pp. 83-84. Vd. ainda Simon Coupland - «The fortified bridges of Charles the Bald» in *Journal of Medieval History*, vol. 17, Noth-Holland: Elsevier Science Publishers, 1991, pp. 1-12.

Atendendo às condicionantes de fixação dos itinerários e da circulação terrestres, as comunidades empreenderam diversos esforços construtivos e reconstrutivos da rede viária disponível ao longo da Idade Média, recorrendo e promovendo conhecimentos técnicos diferenciados e que se adequavam ao tipo de estrutura viária em causa: estrada ou ponte.

### 1.1.2. Técnicas: construção de estradas e pontes

A construção de estradas e pontes na Península Ibérica, tal como acontecia na restante Cristandade Medieval, adaptou à sua realidade o modelo de construção latino herdado da Antiguidade<sup>55</sup>, uma vez que não apresentou, ao que parece, soluções construtivas alternativas e inovadoras face à técnica viária de tradição romana<sup>56</sup>. Uma questão que, todavia, levanta ainda muitas dúvidas uma vez que se encontra pouco estudada.

O caminho medieval carecia, na maioria dos casos, de pavimento construído e, sobretudo, não apresentava estrutura por camadas, tão característica da *strata romana*<sup>57</sup>. Na generalidade dos casos, limitou-se a um acondicionamento superficial do terreno, sendo utilizados, sem grande preparação, os materiais existentes no local ou nas proximidades. A técnica de construção utilizada limitava-se ao aplanar do leito da via, sendo a aplicação de pavimento excepcional, restrita aos troços de acesso às cidades, às pontes e às passagens estratégicas<sup>58</sup>.

As pontes medievais, por seu lado, eram construções com objectivos pragmáticos pois tentavam resolver eficazmente o problema da travessia dos rios<sup>59</sup>. A técnica mais divulgada no período medieval foi a chamada «ponte de fábrica» que obedecia a regras de assentamento de pilares que sustinham a obra no leito do rio. Os construtores, por norma, procuravam um local onde o leito do rio fosse mais estreito para colocarem em cada margem um pilar de sustentação da ponte, cujo modelo tinha um só arco. As maiores dificuldades surgiam quando era necessário ultrapassar um leito mais amplo, sem

---

<sup>55</sup> Cf. José Ortega Valcárcel - «El microcosmos humanizado: los núcleos urbanos y las comunicaciones» in *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla. Edad Media I*. Dir. por Luis García Ballester, Salamanca: Junta de Castilla y León: Consejería de Educación y Cultura, 2002, p 407.

<sup>56</sup> Idem, *ibidem*, p. 417.

<sup>57</sup> Vd. subcapítulo 2.1 «A herança viária e a evolução técnica» e bibliografia específica aí citada.

<sup>58</sup> Cf. José Ortega Valcárcel - *ob. cit.*, pp. 417-419.

<sup>59</sup> Idem, *ibidem*., p. 420.

consistência de solo nem margens sólidas, sendo o trabalho para fundear a ponte feito no próprio leito<sup>60</sup>.

Assim, a ponte medieval caracterizava-se ainda pela aplicação de talhamares triangulares frente à corrente, junto aos pilares<sup>61</sup>. Simultaneamente, o desenho da ponte requeria a distribuição do peso pelos arcos, e tinha geralmente uma inclinação central para que a água da chuva escorresse do centro do tabuleiro para umas pequenas valas de drenagem<sup>62</sup>. A realização de obras de tamanha envergadura exigia o recurso a mão-de-obra especializada, geralmente, através da contratação do serviço de mestres de obras, por vezes estrangeiros<sup>63</sup>, daí que não tivessem sido muito numerosas.

A realidade viária medieval, face às necessidades das populações e às características locais, adequou as técnicas aos materiais disponíveis na região de implantação, por forma a colmatar as dificuldades de deslocação terrestre e assim manter uma dinâmica movimentação de pessoas e bens.

### 1.1.3. As viagens e os viajantes: realidade e imaginário

A sociedade medieval europeia, na qual se incluía a ibérica, conheceu uma relativa deambulação que alimentou uma itinerância mais ou menos constante<sup>64</sup>, na qual se estabelecia a conexão entre a rede de estradas, os cursos fluviais e o mar, que assim concorriam para uma relação de interdependência de acordo com os objectivos e finalidades do viajante. O homem medieval empreendeu mais viagens longínquas, do que as que geralmente se consideram possíveis e que ultrapassaram em muito, os limites da unidade política que habitava.

Almocreves, mercadores, peregrinos, camponeses, guerreiros, nobres, monges e clérigos, oficiais administrativos, mensageiros, entre outros, pelas mais diversas razões,

---

<sup>60</sup> Idem, *ibidem*, pp. 420-422.

<sup>61</sup> Idem, *ibidem*, p. 422.

<sup>62</sup> Idem, *ibidem*., pp. 422-423.

<sup>63</sup> Idem, *ibidem*, p. 415. Refira-se ainda o caso de Mestre Zacarias de Córdova contratado pelo Mosteiro de Lorvão para construir pontes nas suas propriedades. Vd. Maria Helena da Cruz Coelho – *O Baixo Mondego nos Finais da Idade Média*. Vol. 1, Coimbra: Imprensa da Universidade, 1983, p. 405; A. Nogueira Gonçalves - *As pontes do mestre Zacarias de Córdova no século X*. sep. *Revista Ocidente*, vol. LXXII, Lisboa: (s.e.), 1967 e Rui de Azevedo – *O mosteiro de Lorvão na “Reconquista” cristã*. sep. *Arquivo Histórico de Portugal*, Lisboa: Bertrand, 1933, pp. 28-29.

<sup>64</sup> Cf. José Mattoso - «A circulação» in «A sociedade feudal e senhorial» in *História de Portugal*. Dir. por José Mattoso. Vol. II – *A Monarquia Feudal*. Cood. de José Mattoso. Lisboa: Círculo de Leitores, 1993, p. 167.

calcorreavam as estradas medievais, enfrentando um sem número de dificuldades<sup>65</sup>. Até os monarcas foram protagonistas, durante quase toda a Idade Média, de um frequente deambular. Concretizemos algumas das razões para as suas deslocações.

O rei exercia o seu poder, demonstrava o seu prestígio e dava-se a conhecer à população, deslocando-se com frequência pelo reino<sup>66</sup>. Para além dos nobres que o acompanhavam, seguia igualmente um numeroso conjunto de oficiais indispensáveis ao funcionamento da comitiva, sobretudo quando se recorda que na maioria dos casos, durante essas deslocações, o rei governava<sup>67</sup>.

Os oficiais régios constituíam até um dos grupos que mais circulava durante a Idade Média, distinguindo-se vários níveis de deslocação conforme o tipo de funções desempenhadas, o mesmo podendo acontecer com alguns oficiais concelhios. Assim acontecia, neste último caso com os procuradores das vilas e cidades com representação nas assembleias de cortes que poderiam ter de empreender uma longa viagem desde a sua localidade de origem até ao local da reunião.

Por seu lado, os oficiais ligados às estruturas fiscais e judiciais régias, bem como os que desempenhavam magistraturas de correcção como os corregedores, circulavam dentro dos limites da circunscrição territorial que lhes era atribuída, enquanto os tabeliães, normalmente associados a um núcleo urbano, encontravam nesse aglomerado, e no respectivo termo, o seu espaço de movimentação<sup>68</sup>. Todavia, estamos longe de uma máquina administrativa rápida, apesar do recurso a mensageiros, também chamados «caminheiros», os quais associados às instituições administrativas régias e concelhias asseguravam serviços de entrega de mensagens, encomendas e documentos, logrando conseguir assim uma considerável rapidez de circulação<sup>69</sup>.

---

<sup>65</sup> Sobre as diferentes categorias de viajantes medievais ver: Marjorie Rowling - *Everyday life of medieval travellers*, Londres, Putnam's Sons, 1971, pp. 31-188; Paulo Esmeraldo C. Lopes - *ob. cit.* pp.17-35.

<sup>66</sup> Cf. Amélia Aguiar Andrade - «Portugal na Idade Média: um território em construção» in *A construção medieval do território*. Lisboa: Livros Horizonte, 2001, pp. 19-23. *Vd.* ainda Bernard Guenée - *L'Occident aus XIVème et XVème Siècles. Les États*. Paris: Guglielmi, 1971, pp.120-123.

<sup>67</sup> Cf. Marjorie Rowling - *ob.cit.*, p. 48 e Rita Costa Gomes - *A corte dos reis de Portugal no final da Idade Média*. Lisboa: Difel, 1995, p. 242.

<sup>68</sup> *Vd.* Maria Helena da Cruz Coelho - «Os Tabeliães em Portugal, perfil profissional e sócio-económico» in *Estudos de Diplomática Portuguesa*. Lisboa: Edições Colibri, 2001, p. 101 e Amélia Aguiar Andrade - «4.3. A vila como ponto de partida: a mobilidade das gentes limianas» in *Um Espaço Urbano Medieval: Ponte de Lima*. Lisboa: Livros Horizonte, 1990, pp. 160-161.

<sup>69</sup> *Vd.* António Resende de Oliveira - «Comunicar no Portugal medieval: os relatos dos cronistas» in *As Comunicações na Idade Média*. Coord. por Maria Helena da Cruz Coelho, Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2001, pp. 38-63; Maria Helena da Cruz Coelho - «A rede de comunicações concelhias nos séculos XIV e XV» in *As Comunicações na Idade Média*. Coord. por Maria Helena da Cruz Coelho, Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2001, pp. 64 - 101; Iria Gonçalves - «Viajar na Idade Média: de e para Alcobaça»,



Os privilegiados, nobres e eclesiásticos, também viajavam com alguma frequência. Os primeiros, pelas suas funções militares, eram responsáveis pela organização das hostes e pela prática da guerra. Apesar da guerra ter um carácter temporário no período medieval, os exércitos tinham épocas no ano preferencialmente destinadas às deslocações militares. Pode mesmo dizer-se que os conflitos militares obedeciam a um regime sazonal, de acordo com as estações do ano que garantiam melhores condições de circulação, alimentação e descanso aos soldados<sup>70</sup>.

No contexto das deslocações militares, há ainda que referenciar o papel das ordens militares, braço armado da Igreja que defendia a fé quer na Terra Santa travando cruzadas, quer na Península Ibérica no processo de “Reconquista”. A sua importância ficou a dever-se ao facto de colocarem os seus monges-soldados simultaneamente em diferentes teatros de guerra, o que lhes granjeou grande prestígio e poder<sup>71</sup>.

O clero, dada a sua missão espiritual, podia ter raios de deslocação diferenciados, de acordo com a sua posição na hierarquia eclesiástica. Enquanto os bispos viajavam para os locais de reunião de concílios e para a corte papal<sup>72</sup>, o clero secular permanecia limitado à sua sede de bispado, efectuando visitas pastorais e celebrando as festas litúrgicas dos oráculos locais, administrando os sacramentos<sup>73</sup>. Ainda relevante, seria a circulação de monges entre mosteiros da mesma congregação espalhados pelo território<sup>74</sup>.

Entre todos os estratos sociais, e nomeadamente entre a nobreza e o clero, a peregrinação era uma das razões que impelia à viagem. Esta prática, comum na sociedade medieval, levava o peregrino a terras longínquas na busca de santuários e locais sagrados da Cristandade, sendo a própria jornada uma prova de fé, acção digna de mérito<sup>75</sup>. Os

---

pp. 179-190 e Jorge Borges de Macedo - «Caminheiro» in *Dicionário de História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão, vol. I, Porto: Livraria Figueirinhas, [s.d.], p. 447.

<sup>70</sup> Cf. João Gouveia Monteiro - *A guerra em Portugal nos finais da Idade Média*. Lisboa: Editorial Notícias, 1998, p. 208 e Philippe Contamine – *ob. cit.*, p. 98.

<sup>71</sup> Cf. Luís Filipe Oliveira - «Ordens Militares» in *Ordens Religiosas em Portugal. Das origens a Trento – Guia Histórico*. Dir. por Bernardo Vasconcelos e Sousa. Lisboa: Livros Horizonte, 2005, pp.455-457 e Hermínia Vasconcelos Vilar - «Os freires militares e hospiteiros» in *História Religiosa de Portugal*. Dir. por Carlos Moreira Azevedo. Vol. I, *Formação e Limites da Cristandade*. Coord. por Ana Maria C. M. Jorge. Lisboa: Círculo de Leitores, pp. 233-237.

<sup>72</sup> Idem, *ibidem*, pp. 249-250, 408-409, 466-470.

<sup>73</sup> Idem, *ibidem*, pp. 472 e 475. Apesar de cronologicamente tardia, julgamos importante a registar uma excepção ao nível no âmbito geográfico da deslocação do clero secular, em meados de Quinhentos, quando três clérigos ao serviço do Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra são enviados a Roma para resolver negócios e demandas respeitantes à instituição. *Vd.* Maria Helena da Cruz Coelho e Maria José Azevedo Santos – *De Coimbra a Roma: uma viagem em meados de Quinhentos*. Coimbra: Coimbra Editora, 1990.

<sup>74</sup> *Vd.* M. Dietz - *Travel, Wandering and Pilgrimage in Late Antiquity and the Early Middle Ages*, Princeton, UMI Company, 1997, pp. 32-50.

<sup>75</sup> Idem, *ibidem*. pp. 32-50 e Marjorie Rowling – *ob. cit.*, pp. 140-141.

peregrinos eram, geralmente, bem acolhidos e respeitados, independentemente da sua origem social. No entanto, temos de diferenciar os tipos de peregrinação. Em primeiro lugar, existiam peregrinações de tipo regional, cuja jornada era curta e que muitas vezes não passavam de práticas de romaria como por exemplo a S. Domingos de Queimada<sup>76</sup> e a Santa Maria de Açores<sup>77</sup>. Em segundo lugar, e dentro do espaço do Ocidente cristão, a viagem peregrina visitava locais que obrigavam a uma deslocação mais longa como é o caso de Santiago de Compostela<sup>78</sup>, que ganha expressão a partir do século IX, Guadalupe, que se emancipa no século XIV<sup>79</sup> e Monserrat, que apesar de menos importante no roteiro de peregrinação português, alimentou no final da Idade Média uma relativa itinerância<sup>80</sup>. Há ainda a referir os santuários de Rocamador, Saint Foix des Conques e Roma<sup>81</sup>. Por último, fora do território europeu, e entendendo a peregrinação como meio de penitência no longo curso, a ida a Jerusalém impunha-se ao cristão como último objectivo de vida, tendo tido um período áureo na sociedade europeia em meados do século XI<sup>82</sup>.

Mercadores e almocreves constituíam a categoria de viajantes mais frequente a partir do século XII<sup>83</sup>. Graças à importância da sua função, estes homens gozavam de alguns privilégios como a isenção de serviço militar e beneficiavam de cartas de segurança<sup>84</sup>. Os almocreves eram a entidade transportadora por excelência, se por um lado podiam estar ao serviço dos senhores, dos mosteiros, do rei, da vila ou cidade, tendo sido mesmo instituído em algumas vilas e mosteiros, um corpo de almocreves fixo para o provimento

---

<sup>76</sup> Cf. A. H. de Oliveira Marques – *A Sociedade Medieval Portuguesa*. Lisboa: Livraria Sá da Costa, 1974, p. 158.

<sup>77</sup> Idem, *ibidem*, p. 158 e IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 253; IAN/TT, *Chanc. D. Afonso V*, lv. 2, fl.10v. Vd, ainda Carlos Gil – *ob. cit.*, pp.150-151.

<sup>78</sup> Cf. Xosé Manuel Souto González - «El Camino Portugués y el Eje Atlántico» in *Los Caminos de Santiago y el Territorio. Congreso Internacional de Geografía*. Santiago de Compostela: Xunta da Galicia, 1993, pp. 725-755; Carlos Gil – *Por Caminhos de Santiago: itinerários portugueses para Compostela*. Lisboa: D. Quixote, 1990, pp. 13-14 e Manuel Cadafaz de Matos – *O Culto Português a Santiago de Compostela ao longo da Idade Média*. Sep. de Bibliotecas, Arquivos e Museus. Vol. 1, n.º 2, Lisboa: Instituto Português do Património Cultural, 1985, p. 539.

<sup>79</sup> Cf. A. H. de Oliveira Marques – *ob. cit.*, p. 158.

<sup>80</sup> Cf. Isabel M. R. M. Drumond Braga – *Peregrinações Portuguesas a Santuários Espanhóis no século XVI*. Sep. de *Itinerarium*, vol. XLIII, n.º 158, pp. 354 e Pedro Penteado - «Peregrinações e Santuários» in *História Religiosa de Portugal*. Dir. por Carlos Moreira Azevedo. Vol. II, *Humanismos e Reformas*. Coord. por João Francisco Marques. Lisboa: Círculo de Leitores, 2000, pp. 358-359.

<sup>81</sup> Cf. A. H. de Oliveira Marques – *ob. cit.*, pp. 158-159, Maria Helena da Cruz Coelho - *Superstição, fé e milagres na Idade Média*. Coimbra: Inatel, 1995, pp. 19-20 e Mário Martins – *ob. cit.* pp. 100-102.

<sup>82</sup> Cf. Marjorie Rowling – *ob. cit.*, p. 139.

<sup>83</sup> Vd. N.J.G. Pounds - «Trade in the Middle Ages» in *An Economic History of Medieval Europe*, 2ª edição, New York, Longman, 1994, pp. 343; Aron Ja. Gurevic - «O Mercador» in *O Homem Medieval*. Dir. por Jacques Le Goff, Lisboa: Editorial Presença, 1989, p. 165; Humberto Baquero Moreno - «A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média» in *Papel das Áreas Regionais na Formação Histórica de Portugal. Actas do Colóquio*. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1975, pp. 185-239 e Jorge Borges de Macedo - «Almocreves» in *Dicionário de História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão, vol. I, Porto: Livraria Figueirinhas, (s.d.), pp. 119-120.

<sup>84</sup> Cf. Humberto Baquero Moreno – *ob. cit.*, pp. 197-198.

local ou da instituição<sup>85</sup>, por outro, esta era uma actividade profissional lucrativa<sup>86</sup>, pois faziam-se pagar bem pelos seus serviços. Profundos conhecedores da rede de caminhos, asseguravam as comunicações entre as unidades de exploração rurais e o mercado urbano e, era ainda graças a estes homens que o sal e o pescado chegavam às regiões do interior, sendo também os responsáveis pelo abastecimento das comunidades rurais dispersas<sup>87</sup>. Em acréscimo às suas funções de carácter económico, garantiam ainda a divulgação de notícias e a entrega de mensagens.

Os mercadores viajavam de feira em feira, geralmente em pequenos grupos para maior segurança, e estabeleciam rotinas de circulação vitais para as dinâmicas económicas inter-regionais. As suas deslocações podiam ir além das fronteiras da unidade política em que viviam, incrementando para além do comércio interno, um comércio externo que promovia um maior volume de negócios e o acesso a mercadorias mais onerosa e até luxuosas. É o caso do comércio no Mediterrâneo Ocidental, Flandres e Norte de África<sup>88</sup>. Assim, no contexto económico em finais do século XIV e princípio do século XV, o florescimento do comércio internacional deu início a um processo de desenvolvimento dos reinos sul europeus e da região da Flandres, no qual o mar desempenhou um papel primordial como via de comunicação, alargando os horizontes geográficos<sup>89</sup>.

A movimentação campesina, como já foi referido, estava associada aos trabalhos agrícolas e obedecia a um ritmo sazonal. Diariamente, os afazeres agrícolas levavam os camponeses até aos campos de cultivo, mas eram as obrigações periódicas exigidas pelo senhor ou pelo rei que alargavam o raio de deslocação, tal como a prestação de serviços, o pagamento de rendas, a ida à feira e ao mercado<sup>90</sup>.

Também mendigos, pobres e marginais se movimentavam pelos caminhos medievais. Enquanto os mendigos e pobres circulavam entre aldeias e cidades em busca de esmola e alimento, os ladrões de “beira de estrada”, por seu lado, contribuíram para o

---

<sup>85</sup> Cf. Jorge Borges de Macedo – *ob. cit.*, p. 120.

<sup>86</sup> Cf. Humberto Baquero Moreno – *ob. cit.*, pp. 189 e 215.

<sup>87</sup> IAN/TT – *Chanc. D. Afonso V*, lv. 20, fol. 42. Cf. Humberto Baquero Moreno – *ob. cit.*, p. 205.

<sup>88</sup> Cf. Filipe Manuel M. T. Barata – *Comércio e Navegação de Portugal com o Levante Peninsular (1280-1415)*. Évora: Universidade de Évora, 1987, pp. 33-35 e «Johan Ramalho, vizinho do Porto e mercador», in *ob. cit.*, pp. 130-139.

<sup>89</sup> Vd. Jean Verdon – “A la découverte du vaste monde” in *Voyager au Moyen Age*, Paris: Perrin, 1998, pp. 287-328 e Norbert Ohler - «Ocean navigation» in *The Medieval Traveller*. Woodbridge: Boydell Press, 1989, pp. 37-50; Armindo de Sousa - «Técnicas comerciais, de transporte e de serviços» in *História de Portugal*. Vol. II, *A Monarquia Feudal*. Coord. José Mattoso, Lisboa: Círculo de Leitores, 1993, pp. 380-385.

<sup>90</sup> Cf. Paulo Esmeraldo Catarino Lopes – *ob. cit.*, pp. 26-27 e Maria Leonor F. O. Santos – *ob. cit.*, pp. 112-113.

acréscimo dos riscos de viagem e, muitas vezes, obrigavam à deslocação dos viajantes em grupo para melhor defesa perante as ameaças<sup>91</sup>. Estes marginais escolhiam locais densamente florestados ou ravinas encobertas para esconderijo a fim de melhor surpreenderem as vítimas, condicionando assim a preparação das viagens, pois havia que evitar caminhos conhecidos como inseguros, ou de topografia mais vulnerável<sup>92</sup>.

Todas as categorias sociais, com finalidades e objectivos diferentes, calcorreavam, com maior ou menor dificuldade, as estradas medievais. Consoante as suas possibilidades económicas e posição social, viajavam a pé, no dorso de um burro ou a cavalo, percorrendo em média 35 a 40 quilómetros diários conforme as circunstâncias e os meios de locomoção<sup>93</sup>. Todavia, a rapidez da jornada tinha de ser equacionada tendo em conta a relação entre os entraves e os apoios disponíveis para as jornadas, os primeiros estavam em maioria e, consequentemente, influenciavam o sucesso da sua viagem.

#### **1.1.4. Os entraves e apoios à circulação**

Em matéria de dificuldades e condicionantes das viagens medievais, temos de referir várias ordens de factores: os naturais, como a geomorfologia, a hidrografia e o clima, entre outros estruturais, a qualidade e distribuição espacial da rede de estradas e de estabelecimentos de apoio e os pontos fiscais, como as portagens e peagens.

As alterações climáticas que caracterizam as diferentes estações do ano, influência indiscutível nas condições de viagem, podiam potenciar ou não as dificuldades associadas ao relevo e a rede hidrográfica.

O Inverno era certamente a estação do ano que maiores dificuldades colocavam ao viajante medieval, na verdade, a chuva e as temperaturas baixas afectavam não só o indivíduo mas também as vias. As estradas quer dispusessem de pavimento quer fossem de terra batida, estas últimas as mais comuns na Idade Média, sofriam grandes danos com as chuvas. No caso das primeiras, o problema poderia residir no seu congelamento, dada a acumulação de água no piso o que o tornava escorregadio, enquanto nas segundas, as dificuldades resultavam da formação de lama e de buracos que arruinavam por completo o

---

<sup>91</sup> *Vd. Luís Miguel Duarte – ob. cit., pp. 260-263.*

<sup>92</sup> O imaginário medieval foi alimentado por estes marginais, dando origem a verdadeiros heróis e mitos como o de Robin Wood na Inglaterra. *Vd. Sobre as dificuldades de viagem em zonas de floresta Jean Verdon – ob. cit., pp. 11-15 e Marjorie Rowling – ob. cit., pp. 76-79.*

<sup>93</sup> *Cf. José Marques – ob. cit., p. 110.*

leito da via<sup>94</sup>. Por outro lado, as chuvadas invernosas provocavam a subida dos caudais dos rios, registando-se até situações em que as pontes eram engolidas pela corrente<sup>95</sup>, dificultando a sua travessia a qual só era possível mediante o recurso a barcas ou ao sistema de vau. Mas, mesmo assim, o homem medieval era por vezes obrigado a viajar nesta época do ano, afrontando as adversidades<sup>96</sup>.

Aparentemente mais convidativa para circular a Primavera era, no entanto, uma época onde ainda subsistiam algumas dificuldades. O facto de deixar de chover e de as temperaturas suavizarem não significava que a vida do viajante fosse mais fácil. Os danos causados pela chuva mantinham-se durante algum tempo e só, progressiva e lentamente, os caminhos se tornavam mais transitáveis<sup>97</sup>.

O Verão era, então, a melhor altura para viajar<sup>98</sup>. Dias mais longos e noites agradáveis garantiam uma maior facilidade para jornadas longas e demoradas. O facto das temperaturas à noite se manterem elevadas permitia aos viajantes, no caso de não encontrarem estalagem onde pernoitarem, dormirem ao ar livre. Parecendo um aspecto de menor importância, o certo é que numa época em que as hospedarias e estalagens não abundavam e não tinham as melhores condições, dormir ao ar livre tornava-se uma das opções mais viáveis<sup>99</sup>. No entanto, há que distinguir a situação vivida no Norte da Europa e na metade sul deste continente, e consequentemente em Portugal. Enquanto na primeira, as temperaturas raramente atingiam valores elevados, é importante frisar que, na Europa do Sul, o frequente calor excessivo verificado durante o dia, era um obstáculo para o viajante, exigindo constantes paragens e descanso junto de fontes e ribeiros. Os cursos fluviais, que nessa altura podiam atingir a sua cota mais baixa, podiam permitir até a passagem a pé.

Por esta altura do ano, as estradas encontravam-se secas e transitáveis, apesar de muito poeirentas. Era a época em que todos os grupos sociais viajavam, prolongando-se estas vantagens pelo Outono fora. Entre Abril e Outubro, meses bons para viajar, temos de prever que todos estariam interessados em aproveitá-los, incluindo os exércitos inimigos. O Verão e o Outono marcavam um período propício à guerra e às invasões, não só pela fácil

---

<sup>94</sup> Cf. Jean Verdon – *ob. cit.*, p.52 e Iria Gonçalves – *ob. cit.* p. 178.

<sup>95</sup> Cf. Norbert Ohler – *ob. cit.*, p. 12.

<sup>96</sup> *Vd.* B. P. Hindle - «Seasonal Variations in Travel in Medieval England » in *The Journal of Transport History*. vol.IV, n.º 3, Leicester: Leicester University Press, 1978, pp. 170-178.

<sup>97</sup> Cf. Norbert Ohler – *ob. cit.*, pp. 6-8.

<sup>98</sup> *Idem, ibidem*, p. 8.

<sup>99</sup> *Idem, ibidem*, pp. 8-9.

circulação de pessoas e bens mas, porque abrangia a época das colheitas, facilitando o acesso a alimentos<sup>100</sup>. Em época de conflito bélico, o controlo de estradas e de rios era uma importante arma estratégica para alcançar a vitória. Contudo, e apesar do perigo, as estradas continuavam povoadas de gente entre soldados, mensageiros de guerra e populações em fuga<sup>101</sup>.

A acção dos monarcas a fim de diminuir os problemas, particularmente no que respeitava às estruturas viárias, orientou-se no sentido de responsabilizar as comunidades pela sua construção e reparação<sup>102</sup>. O exemplo de Afonso X é disso elucidativo, uma vez que fixou como obrigação régia, a de promover a construção de caminhos e pontes. Porém, o encargo financeiro e humano de tais obras não recaía sobre o tesouro real, mas sim sobre os núcleos urbanos ou até sobre particulares. Cada vila ou cidade teria o encargo de zelar pelo bom estado e utilização das vias de comunicação do seu termo e esta obrigação era repartida entre todos os moradores do lugar, incluindo os que estavam isentos de outros pagamentos<sup>103</sup>.

Uma vez que a existência de pontes era um elemento fundamental para potenciar a eficácia das vias de comunicação, a sua construção foi incentivada e considerada obra pia. O financiamento destas construções fazia-se, frequentemente, através de doações testamentárias ou pela fundação de irmandades e confrarias de pontes, preocupadas com esse elemento edificado<sup>104</sup>, uma prática que também contemplava a manutenção de barcas

---

<sup>100</sup> Idem, *ibidem*, p. 9. Note-se que as campanhas almorávidas contra Coimbra em 1116 e 1117 se verificaram durante o Verão, o que permitia uma retirada segura durante o Outono. Cf. A. H. de Oliveira Marques - «O Poder e o Espaço» in *Nova História de Portugal*, vol. III – *Portugal em Definição de Fronteiras 1096-1325*. dir. Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: Editorial Presença, 1996, p. 64. Vd. ainda João Gouveia Monteiro - «O Exército em Trânsito» in *A Guerra em Portugal nos finais da Idade Média...*, pp. 249-251.

<sup>101</sup> Vd. João G. Monteiro - «As comunicações em tempo de guerra» in *As Comunicações na Idade Média*. Coord. de Maria Helena da Cruz Coelho. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2001, pp. 172-189.

<sup>102</sup> Cf. o caso português em *Ordenações Afonsinas*. Livro I, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984, título XXVIII, p. 153; *Idem*, título XXVI, p. 165; *Idem*, título XXVII, p. 174.

<sup>103</sup> Cf. Gonzalo M. Pidal - *Los Caminos en la Historia de España*. Madrid: Ediciones Cultura Hispanica, 1951, p. 56; Iria Gonçalves - «Relação entre os concelhos e o espaço, segundo o *Corpus* Legislativo de Produção Local, na Idade Média» in *Actas do Colóquio Internacional Universo Urbanístico Português 1415-1822*. Coord. de Renata Araújo, Walter Rossa e Hélder Carita. Lisboa: Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, 2001, pp. 51-56.

<sup>104</sup> Cf. Jean Mesqui - «Les “oeuvres du pont” au Moyen Age», in *Les Routes du Sud de la France de l'Antiquité à l'Époque Contemporaine*. Colloques du C.T.H.S., 1, Paris: C.T.H.S., 1985, pp. 233-236.

enquanto encargo das entidades que senhoreavam o ponto de passagem<sup>105</sup>. Mesmo os testamentos régios estipulavam verbas destinadas às pontes e de barcas<sup>106</sup>.

Essencial para o viajante medieval era a existência ou ausência de pontos de apoio como estalagens, estaus e albergarias ao longo dos caminhos. O problema de hospedagem e descanso era muitas vezes determinante para o sucesso da jornada. Em Portugal, o número reduzido de estalagens relacionava-se, em primeiro lugar, com o direito de aposentadoria que garantia hospedagem gratuita a alguns oficiais régios e nobres em casa dos moradores da vila ou cidade<sup>107</sup>. Desta forma, a necessidade de construir ou estabelecer estruturas de apoio só se evidenciou a partir do século XIII, perante as queixas das populações ao rei sobre os abusos de direitos de pousada e aposentadoria. Assim, nos finais do século XIV em Portugal, e graças à iniciativa régia de fomentar a sua construção, já existia um número razoável de estalagens espalhadas pelo reino<sup>108</sup>.

Na falta de estalagem, muitas vezes, eram os mosteiros que acolhiam estes viajantes<sup>109</sup>. Acorriam aos mosteiros sobretudo pobres e peregrinos, mas todos os viajantes poderiam recorrer a estas instituições para pernoitarem e descansarem. Um exemplo do papel das instituições monásticas na assistência e apoio aos caminhanes na Idade Média portuguesa foi o do mosteiro de Santa Cruz de Coimbra que, para além de poder albergar os viajantes no mosteiro propriamente dito, tinha sob a sua tutela várias albergarias<sup>110</sup>.

Um outro obstáculo assinalável para o viajante medieval adquiria uma natureza fiscal e manifestava-se através da cobrança de portagens e peagens. Geralmente, estes impostos eram pagos pela entrada num concelho ou pela passagem por determinado local, ponte ou barca<sup>111</sup>. Embora considerados prerrogativa régia, os grandes senhores leigos e

---

<sup>105</sup> Cf. José Marques – *ob. cit.*, pp. 96-97. *Vd. para maior desenvolvimento* Marjorie Nice Boyer - «The Bridgebuilding Brotherhoods» in *Speculum. A journal of medieval studies*. Vol. 39, Massachussetts: The Medieval Academy of America, 1964, pp. 635-650.

<sup>106</sup> Ver o exemplo português no testamento de D. Sancho I em Rui de Azevedo – *Documentos de D. Sancho I (1174-1211)*. Vol. I, Coimbra: Universidade de Coimbra, 1979, doc. 194.

<sup>107</sup> Cf. Iria Gonçalves - «Privilégios de Estalajadeiros Portugueses» in *Imagens do Mundo Medieval*. Lisboa: Livros Horizonte, 1988, pp. 143-144.

<sup>108</sup> Cf. Henrique Gama Barros – *História da Administração Pública*. Vol. V, pp. 206-209. Desenvolveremos este tema no subcapítulo 3.3.1..

<sup>109</sup> Cf. Norbert Ohler – *ob. cit.*, pp. 82-85; *Vd. ainda* Fernando da Silva Correia – *Origens e Formação das Misericórdias Portuguesas*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, pp. 221-223.

<sup>110</sup> Cf. Armando Alberto Martins – *O Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra na Idade Média*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2003, pp. 686-689.

<sup>111</sup> Cf. Carlos A. Ferreira de Almeida – *ob. cit.*, p. 215; Elisa Maria Ferreira Priegue – *ob. cit.*, p. 70 e J. Gautier Dalché - «Les péages dans les apys de la couronne de Castille» in *Les Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age. Actes du Colloque tenu à Pau les 28 et 29 de Mars 1980*. Paris: Centre de Recherche Scientifique, 1981, p.167.

eclesiásticos apropriaram-se muitas vezes da sua cobrança, originando conflitos com os moradores dos concelhos<sup>112</sup>, uma vez que estes muitas vezes eram constrangidos a pagá-los mesmo tendo recebido do rei privilégio de isenção<sup>113</sup>.

A estas adversidades, acrescia à aparente falta de estradas apropriadas, e em número suficiente, para suprir as carências e obrigações das comunidades.

---

<sup>112</sup> *Vd. Henrique Gama Barros - ob. cit., vol. V, pp. 140-144.* Vários são os capítulos de Cortes que contêm queixas sobre os abusos de poder dos grandes senhores na cobrança de portagens pela passagem nas suas terras e propriedades. Esta questão será desenvolvida em particular no subcapítulo 4.2..

<sup>113</sup> *Vd. Iria Gonçalves - «Portagem» in Dicionário de História de Portugal. Dir. por Joel Serrão, vol. V, Porto: Livraria Figueirinhas, 1992, pp. 122-123; Jean Verdon - «Les Hommes» in ob. cit., pp. 60-62.*



## CAPÍTULO 2 – A ESTRADA MEDIEVAL: ANTECEDENTES

### 2.1. A estrada medieval portuguesa: heranças e contextualização ibérica

#### 2.1.1. A herança viária e a sua evolução técnica

A partir do século VIII a. C., as áreas litorais da Península Ibérica assistiram à passagem e instalação de Fenícios, Cartagineses e Gregos que viajavam em busca de matérias-primas, especialmente metais, estabelecendo rotas comerciais entre as costas do Mediterrâneo. Eventualmente, estes povos foram responsáveis pelos primeiros antecedentes da rede viária hispânica<sup>114</sup>, no entanto, torna-se difícil avaliar a verdadeira dimensão da sua influência, dada a escassez de vestígios e o limitado conhecimento arqueológico acerca destas comunidades<sup>115</sup>. No entanto, a cartografia dos vestígios até agora detectados das zonas de implantação – essencialmente costeira ou associada a cursos fluviais – apontam para o estabelecimento de percursos de contacto de orientação preferencialmente litorânea.

No Noroeste peninsular, aquando da afirmação da *cultura castreja* entrevêem-se alguns dos primeiros sinais de preocupação com as vias terrestres<sup>116</sup>. Em regra, as povoações castrejas eram fortificadas e localizavam-se em zonas de encostas elevadas que dominavam os vales e as bacias dos rios, sendo as particularidades de implantação um factor primordial na defesa e protecção desses povoados<sup>117</sup>. Populações dedicadas à agricultura e à exploração do ferro, viram na estrada um elemento indispensável à complementaridade económica e na garantia do seu controlo uma arma vital na organização e defesa dos castros<sup>118</sup>. Tratando-se de caminhos que tendiam quase sempre a

---

<sup>114</sup> Cf. Carlos Fabião - «O Passado Proto-Histórico e Romano» in *História de Portugal*. Dir. por José Mattoso, vol. I, *Antes de Portugal*, Lisboa: Círculo de Leitores, 1993, p. 80 e Armando Coelho Ferreira da Silva - «A Idade dos Metais em Portugal» in *História de Portugal*. Dir. por José Hermano Saraiva, vol. I, Lisboa: Publicações Alfa, 1983, p. 124. Vd. ainda Enrique Gonzálbes Cravioto - «Vías y Caminos Cartagineses en la Península Ibérica» in *Actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Tomo II, Guadalajara: AACHE Ediciones, 2002, pp. 835-848 (CD-Rom).

<sup>115</sup> Vd. João Pedro da Cunha Ribeiro - «Os Primeiros Habitantes» in *Nova História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, vol. I, *Portugal das Origens à Romanização*. Coord. de Jorge de Alarcão, Lisboa: Editorial Presença, 1990, pp. 15-89 e Armando Coelho Ferreira da Silva - «A Idade do Ferro em Portugal» in *ob. cit.*, pp. 259-344.

<sup>116</sup> Vd. Armando Coelho Ferreira da Silva - *A cultura castreja no Norte de Portugal*. Paços de Ferreira: Câmara Municipal de Paços de Ferreira: Museu Arqueológico da Citânia de Sanfins, 1986 e «A cultura castreja» in *História de Portugal*. Dir. por José Hermano Saraiva, vol. I, Lisboa: Publicações Alfa, 1983, pp.132-147.

<sup>117</sup> Idem, *ibidem*, p. 133.

<sup>118</sup> Carlos A. Ferreira de Almeida afirma que a civilização castreja ibérica já conhecia o transporte por carro e o processo de calcetamento de ruas, pelo que este tipo de estruturas não teve origem romana em Portugal. Cf. Carlos A. Ferreira de Almeida - *ob. cit.*, p. 11-14. Vd. ainda José Manuel Gómez-Tabanera - «Transporte y rueda en la

aproveitar elementos naturais, e abertos à medida das deslocações, estamos em presença de uma rede de estradas cujo desenvolvimento técnico e intencionalidade de fixação de percurso se adaptava às características e localização das comunidades.

Houve uma clara diferença na percepção de espaço entre os povos Pré-romanos e os Romanos pois enquanto os primeiros tinham uma dinâmica de circulação mais regional, os Romanos, em resultado da sua expansão, tiveram necessidade de construir uma rede viária terrestre que passou pela apropriação de velhas passagens<sup>119</sup>, mas adquiria contornos e objectivos mais amplos, de carácter militar e administrativo e que, por isso, contribuiu para o estabelecimento de uma rede de conexões abrangendo todo o espaço romanizado ou sob a sua influência.

O considerável legado de informação sobre as calçadas romanas refere a sua existência em grande parte da Europa, Norte de África e Médio Oriente. A grande edificação e vitalidade das vias de circulação romanas têm sido objecto de numerosos estudos e alvos de discussão no que concerne às finalidades e objectivos desse empreendimento<sup>120</sup>.

Uma das correntes historiográficas perfilhada por autores como Jean Verdon e M. Dietz, defende que esta obra viária obedecia sobretudo à estratégia militar. Assim, por todo o Império Romano as vias eram estabelecidas como um sistema, cuidadosamente planeado, de ligação dos centros de ocupação para assegurar o rápido movimento dos exércitos, permitindo uma eficaz conquista e um posterior domínio do território e patrulhamento das fronteiras. Desta forma, as necessidades económicas teriam sido uma questão colateral não

---

Península Ibérica prerromana. Los primeros carriles y vías rodadas» in *Actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Tomo II, Guadalajara: AACHE Ediciones, 2002, pp. 811-824 (CD-Rom).

<sup>119</sup> Cf. Cristina Segura Graiño - «Problemas que plantea la investigación sobre caminos medievales» in *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Tomo II, Guadalajara: AACHE Ediciones, 2002, p. 275; M. N. Boyer - «Roads and Bridges, Western European» in *Dictionary of the Middle Ages*. ed. J.R. Stayer, vol. 10, New York: Charles Scribner's Sons, 1988, p. 409 e Elisa Maria Ferreira Priege - *ob. cit.*, p. 67.

<sup>120</sup> Vários são os trabalhos disponíveis sobre a rede de estradas romanas elaborados a partir do *Itinerarium de Antonino*, fonte privilegiada que descreve a grande maioria das vias um pouco por todo o Império. Entre os estudos e obras estrangeiras destacam-se: *Ancient Lines in the Landscape*, ed. F. Vermeulen & M. Antrop, Lovaina: Peeters, 2001; R. Stopani - *La Via Francigena del Sud - L'Appia Traiana nel Medioevo*. Florença: Le Lettere, 1992; C. Taylor - *Roads and Tracks of Britain*. Londres: Dent, 1982; N.H.Sitwell - *Roman Roads of Europe*. Nova Iorque: Cassel Ltd., 1981; I. D. Margary - *Roman Roads in Britain*, 3ªed., Londres: John Baker Publishers, 1973. Salientem-se entre os trabalhos portugueses: Luís Seabra Lopes - *Correcções ao itinerário de Antonino entre Olissipo e Bracara Augusta*. São João da Azenha: [L. S. Lopes], 1997; M. Maia - *Vias romanas no território "Iterauniense"*, sep. *Arqueólogo Português*, nº7-9, Lisboa: DGPC, 1979; J. de Alarcão - *Portugal Romano*. Lisboa: Verbo, 1974; Mário Saa - *As Grandes Vias da Lusitânia*. 6 vols., Lisboa: Tipografia da Sociedade Astória Lda., 1967; Luís Chaves - *As vias romanas em Portugal*, sep. *Lisbon Courier*, nº 74/Maio, Lisboa, 1952; M. Figueiredo - «Subsídios para o estudo da viação romana das Beiras» in *Beira Alta*, nº 4, 1952; A. B. C. Veiga - *Algumas estradas romanas e medievais*. Henrique Torres: s.n., 1945; P. Miguel de Oliveira - *De Talábriga a Lancóbriga pela via militar romana*. Coimbra: Coimbra Editora, 1943; J.D. Arede - «Estradas romanas no distrito de Aveiro» in *Arquivo do Distrito de Aveiro*, n. 12, vol. III, 1937, pp. 25-35; J. Coelho - «Vias romanas de Viseu» in *4º Congresso Luso-Espanhol para o Progresso das Ciências, 7ª secção: Ciências Históricas e Filológicas*, s.d., pp. 153-207.

estando, por isso, na origem dos itinerários principais e, originando antes, uma teia de caminhos secundários de construção mais tardia<sup>121</sup>.

Outros autores, todavia, consideram que o traçado das artérias terrestres romanas obedeceu aos factores económicos e administrativos. A função da estrada era, pois, mais ampla do que a mera movimentação das legiões romanas facto que a localização de algumas das mais importantes vias romanas, longe das fronteiras provinciais, parece confirmar. Seria de esperar, caso o interesse militar se sobrepusesse a todos os outros, que ao olharmos para o mapa das estradas romanas estas se situassem junto da fronteira enquanto limite territorial a defender ou a expandir, facto que não acontece<sup>122</sup>.

No caso das províncias da Lusitânia e da Galécia, que englobavam o actual território português, foram regiões onde os Romanos desenvolveram um interesse particular pela riqueza mineira<sup>123</sup>. À extracção mineira, do ferro e das pirites na Lusitânia e do ouro e prata na Galécia, era indispensável uma rede de estradas para o transporte até à orla atlântica ocidental e sul, uma vez que a ligação das minas do interior com os portos marítimos garantia a distribuição desses bens para a Península Itálica<sup>124</sup>. Portanto, as calçadas contemplavam os centros de exploração dos jazigos minerais, o que lhes conferia um cariz económico e comercial preponderante<sup>125</sup>.

Por outro lado, o Império Romano assentou numa sociedade urbana com base em cidades que exerciam o poder político-administrativo, estruturavam a hierarquização territorial do Império e, a partir das quais, se processou maioritariamente a romanização<sup>126</sup>,

---

<sup>121</sup> Cf. J. Verdon – *ob. cit.*, p. 29; M. Dietz – *Travel, Wandering and Pilgrimage in Late Antiquity and the Early Middle Ages*. Princeton: UMI Company, 1997, p. 6; C. A. Brochado de Almeida - «A rede viária do Convento Bracaraugustanus» in *Minia*. 1979, pp. 86-94; Ivan D. Margary – *ob. cit.*, p. 17 e 496.

<sup>122</sup> Cf. R. M. Pidal – *Historia de España*. vol. II, Madrid: Espasa-Calpe AS, 1982, pp. 348-349 e R. J. Forbes, *ob. cit.*, p. 122.

<sup>123</sup> Cf. Carlos Fabião - «A Romanização da Economia Urbana» in *História de Portugal*. Dir. José Mattoso, vol. I *Antos de Portugal*. Coord. José Mattoso, Lisboa: Círculo de Leitores, 1992, pp. 260-261 e N. H. Sitwell - *ob. cit.*, p. 47.

<sup>124</sup> Cf. Carlos Fabião - «Os Agentes da Romanização» in *ob. cit.*, p. 257; Idem - «A Romanização da Economia Urbana» in *ob. cit.*, p. 260.

<sup>125</sup> Cf. Jorge de Alarcão - «A Vida Económica» in *O Domínio Romano em Portugal*. 4.<sup>a</sup> ed., Mem Martins: Europa-América, 2002, pp. 123-152; J. Forbes, *ob. cit.*, p. 127; J. M. R. Hervás, *ob. cit.*, p. 10 e G. Hindley – *A History of Roads*. Londres: Peter Davies, 1971, p. 37.

<sup>126</sup> Sobre algumas especificidades da rede viária do Império Romano *vd.* Henri Delétang - *Voirie Antique et Occupation du Sol en Sologne – le chemin gallo-romain d'Orléans à Bourges*. Tese de doutoramento mimeografada, 3 tomos, Tours, Université François Rabeleais, 1984; N. H. Sitwell – *ob. cit.*; Ivan D. Margary - *Roman Roads in Britain*. 3.<sup>a</sup>ed., Londres: John Baker Publishers, 1973; J.M. Roldán Hervás - *Itineraria Hispana. Fuentes Antiguas para el estudio de las vias romanas en la Península Ibérica*. Madrid, 1975; Vasco Gil Mantas - «A rede viária romana do território português» in *História de Portugal. Dos tempos pré-históricos aos nossos dias*. Dir. por João Medina, vol. II, *O Mundo Luso-Romano*. Amadora: Clube Internacional do Livro, 1995, p. 213 e A. H. de Oliveira

o que foi igualmente determinante na funcionalidade económica da rede viária, pois um caminho garantia o dinamismo do núcleo urbano ao assegurar-lhe o abastecimento de mercadorias e ao permitir-lhe o escoamento da produção artesanal urbana. Por outro lado, as estradas permitiam não só os contactos cidade-campo mas, igualmente implementavam rotas entre as zonas litorais e as zonas do interior<sup>127</sup>.

Assim, podemos enumerar como principais itinerários romanos peninsulares a Via da Prata, que ligava a Bética – Astorga, Bracara (Braga) – Astorga, Olissipo (Lisboa) – Mérida e Olissipo (Lisboa) – Bracara (Braga)<sup>128</sup>. Outros trajectos relevantes nas comunicações ibéricas eram: a chamada «estrada da Geira» que seguia do Gerês até Astorga e mais a Sul a ligação entre Scallabis (Santarém) – Mérida. De Aeminium (Coimbra) partia certamente uma via para o interior da Beira e de Vererium (Viseu) saíam 12 ou 13 estradas secundárias<sup>129</sup>. Temos ainda a realçar que, no Norte peninsular, para além de Trás-os-Montes<sup>130</sup>, estava ainda estabelecido o itinerário de passagem para os Pirinéus<sup>131</sup>.

O processo de construção viária romano demonstrava uma grande preocupação com a solidez e resistência das vias. De acordo com Gonzalo Menéndez Pidal, a calçada romana era construída com o recurso a materiais disponíveis na região e obedecia basicamente a três fases: começava-se por abrir uma vala com cerca de 6 metros de largura por cerca de 1 metro de profundidade, sendo aí colocada uma primeira camada de pedra primária, o *statumen*, formada por grandes pedras e que representava o alicerce; este era depois coberto com uma segunda camada de cascalho, ligada com uma espécie de argamassa, o *rudus*. Por fim, numa terceira fase, todo o leito da via era preenchido com um última camada de pedras planas de tamanho médio e forma poligonal, o *summa crusta*<sup>132</sup>.

---

Marques – «Comunicações e povoamento» in *História de Portugal*. vol. I, *Das Origens ao Renascimento*, Lisboa: Editorial Presença, 1997, p. 49.

<sup>127</sup> Cf. H. Heude – *Les Voies Terrestres. Leur origine, leur développement et leur transformations, depuis l'Antiquité jusqu'à nos jours*. Paris-Liége: Librairie Polytechnique Ch. Béranger, 1927, p. 94.

<sup>128</sup> Cf. Carlos Fabião – «A Romanização do actual território português» in *História de Portugal*, vol. I, *Antes de Portugal*. Dir. por José Mattoso, Lisboa: Círculo de Leitores, 1992, pp. 256-257.

<sup>129</sup> Cf. Jorge de Alarcão – «As Vias e os Lugares» in *Portugal Romano*. 3ª ed. revista, Lisboa: Editorial Verbo, 1983, pp. 109-110.

<sup>130</sup> *Vd.* Humberto Baquero Moreno – *Linhas de Comunicação em Trás-os-Montes no século XV*. Sep. *Boletim do Arquivo Distrital do Porto*. Vol. I, Porto: Arquivo Distrital, 1982.

<sup>131</sup> Cf. Idem, *ibidem*.

<sup>132</sup> Cf. G. M. Pidal – *ob. cit.*, pp. 25-26, retomada em Carlos A. Ferreira de Almeida – *ob. cit.*, p. 19-21; José Ortega Valcárcel – «Camino y Puentes: inercia y renovación técnica» in *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla. Edad Media I*. Dir. por Luis García Ballester, Salamanca: Junta de Castilla y León: Consejería de Educación y Cultura, 2002, pp. 406-424; Ivan D. Margary – *ob. cit.* pp. 17-25; e R. J. Forbes – «Roman Road Constructions and Road Materials» in *Notes on the History of Ancient Roads and Their Construction*. Amesterdão: (s.e.), 1934, pp. 131-151.

Os romanos tinham preferência pelos traçados rectilíneos, procurando evitar os acidentes do relevo, o que facilitava a sua construção<sup>133</sup>. A estrada romana era consideravelmente larga e frequentemente arqueada, para o eficaz escoamento das águas pluviais para as bermas, características que permitiam o trânsito de carros puxados por animais. Todavia, a superfície, rígida por vezes, quebrava com ao peso dos veículos e também devido ao desgaste provocado pela chuva e pelas elevadas temperaturas, próprias das regiões de influência mediterrânica<sup>134</sup>.

Com a queda do Império romano, o uso do pavimento e da construção por camadas limitou-se ao interior das cidades, aos acessos urbanos imediatos e às encostas mais íngremes ao trânsito, sendo os restantes caminhos mal aparelhados ou deixados em alicerce<sup>135</sup>. Assim, não podemos generalizar o modelo de calçada romana a todas as estradas construídas pelas autoridades romanas. No caso do território português, a tipologia construtiva varia, considerando-se que algumas regiões conheceram apenas estradas de terra batida sem pavimento<sup>136</sup>.

Na tentativa de ultrapassar obstáculos naturais como era o caso dos rios, os romanos desenvolveram uma especial proficiência na construção de pontes. As pontes romanas, obras cuidadas e notáveis, tinham um tabuleiro horizontal e eram constituídas por arcos semicirculares, propícios a uma maior solidez. Os blocos de grande aparelho com os quais eram construídas, raramente necessitavam de betumo ou argamassa para a junção dos elementos, e eram guarnecidas com passeios e parapeito. A largura, a altura e o comprimento da ponte, por vezes, dependiam do tipo de caminho que servia, pois tratando-se de uma artéria principal exigiria maior cuidado na sua edificação<sup>137</sup>. Este é o caso da magestosa ponte de Alcântara que, implantada no eixo Mérida – Lisboa ainda hoje se encontra em utilização permanente. Ou a existente em Ponte de Lima, também em pleno uso. Porém, apesar da ponte romana ter sido feita para durar, poucas foram as que chegaram até aos nossos dias sem alterações significativas<sup>138</sup>.

---

<sup>133</sup> Cf. Vasco Gil Mantas – *ob. cit.*, p. 222. Sobre as técnicas de construção ver ainda: *Ancient Lines in the Landscape*, ed. F. Vermeulen & M. Antrop. Lovaina: Peeters, 2001, pp. 77-80 e G. M. Pidal – *ob. cit.*, pp. 23-30.

<sup>134</sup> Cf. Isaac Moreno Gallo - «Características Técnicas de la Vía Romana de Zaragoza a León» in *Actas del V Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Tomo I, Guadalajara: AACHE Ediciones, 2002, (CD-Rom), pp. 110-116.

<sup>135</sup> Cf. Norbert Ohler – *ob. cit.*, p. 26 e M.N. Boyer – *ob. cit.*, p. 410.

<sup>136</sup> Cf. Vasco Gil Mantas - *ob. cit.*, pp. 221-222.

<sup>137</sup> *Vd.* Carlos A. Ferreira de Almeida – *ob. cit.*, pp. 121-123.

<sup>138</sup> Cf. José Ortega Valcárcel - «Camino y puentes: inercia y renovación técnica» in *ob. cit.*, pp. 406-424.

A rede viária romana desempenhou um papel primordial na aproximação das comunidades, na difusão da autoridade central, no crescimento comercial e até na Cristianização ocorrida a partir do século IV.

A decadência política de Roma não significou a destruição da sua rede viária, antes esta foi frequentemente utilizada pelos povos vindos do exterior que penetraram profundamente no Império, chegando até ao seu limite ocidental, ou seja, a Península Ibérica. A chegada dos povos germânicos à Hispânia ocorrida a partir do século V, alterou a estrutura administrativa e territorial que se saldou na implantação de uma nova autoridade, norteada por uma outra lógica territorial, orientada para o campo e para o interior do espaço ibérico<sup>139</sup>.

Apesar de não dispormos de dados documentais sobre a utilização da rede de calçadas romanas durante a sua estadia, estes povos certamente que dela usufruíram, uma vez a sua organização administrativa decalcou, em grande parte, a pré-existente, de feição romana, o que manteve a rede de centros administrativos. Por outro lado, a progressiva ruralização da Hispânia, se bem que mais tardia do que nas zonas centrais do Império, fomentou necessidades de contacto associadas às *villae* rurais, valorizando itinerários até aí secundários e/ou periféricos, uma situação mais evidente na metade Sul da Península Ibérica, em províncias como a Lusitânia e a Tarraconense<sup>140</sup>. Atestando este cenário, a arqueologia provou que as estradas romanas foram utilizadas pelos Visigodos, uma vez que junto a elas se situavam algumas das mais importantes necrópoles visigodas<sup>141</sup>.

Justifica-se, por isto, que a rede viária dos primeiros séculos medievais tivesse sido alvo de um quadro legislativo que demonstra o interesse do poder real visigodo em manter a segurança viária e o bom estado dos caminhos<sup>142</sup>. Assim, no código de Recesvindo, o *Liber Iudiciorum*, compilam-se algumas das leis de Leovigildo que manifestavam o cuidado com as problemáticas viárias. Entre as várias disposições legislativas encontram-se referências a aspectos como a manutenção das bermas, ordenando-se que estas tivessem espaço suficiente para os viajantes repousarem, ou a questões de segurança, impondo-se

---

<sup>139</sup> Cf. J. Mattoso - «A Época Sueva e Visigótica» in *História de Portugal*, vol. I, *Antes de Portugal*. Dir. por José Mattoso, Lisboa: Círculo de Leitores, 1992, pp. 300-302 e A. H. de Oliveira Marques - «Traços Permanentes» in *ob. cit.*, pp. 44-45. Vd. como obra de referência Luis A. García Moreno - *Historia de la España Visigoda*. Madrid: Catedra, 1989.

<sup>140</sup> Cf. J. Mattoso - *ob. cit.*, pp. 323-326.

<sup>141</sup> Cf. J. Mattoso - *op. cit.*, p. 331.

<sup>142</sup> Cf. R. S. Lopez - «The evolution of land transport in the Middle Ages» in *Past and Present*. n.º 33-35, Oxford: The Past and Present Society, 1966, pp. 19-20; A. I. Frez - *La Sociedad Gallega en la Alta Edad Media*, Madrid: CSIC, 1992, p. 277 e Luis A. García Moreno - *ob. cit.*, p. 266; N.J.G. Pounds - «Trade in the Middle Ages» in *An Economic History of Medieval Europe*, 2ª ed., Nova Iorque: Longman, 1994, p. 389.

severas penas a crimes de roubo praticados sobre os viajantes<sup>143</sup>. Contudo, e pese embora o interesse demonstrado pelas vias peninsulares, a organização institucional hispano-goda não estava preparada para comportar os custos e cuidados exigidos pela rede viária, limitando-se a manter e utilizar as estruturas herdadas dos romanos, sem as alterarem significativamente<sup>144</sup>.

A chegada dos Muçulmanos, impôs a recuperação do dinamismo urbano e, sobretudo, estabeleceu uma progressiva dicotomia entre uma Hispânia cristã e rural e um Al-Andaluz islâmico e urbano. Após a sua afirmação militar<sup>145</sup>, a nova autoridade política peninsular propiciou a recuperação dos núcleos urbanos pré-existent, bem como a criação de novos, dando origem a condições para a implantação de uma sociedade fortemente urbanizada<sup>146</sup>. Assim, uma civilização centrada na cidade, em que as relações campo-cidade e os contactos inter-regionais se tornavam imprescindíveis, a preocupação e o interesse pela estrada ganhou uma nova importância.

Os Muçulmanos, com efeito, desenvolviam um conjunto de actividades que pressupunham movimentação e itinerância: comércio, guerra, peregrinação, sendo um dos indicadores de eficácia e prosperidade do estado islâmico a referência de segurança nas suas estradas e rotas<sup>147</sup>. Todavia, não são muito abundantes as referências expressas a processos de construção de novas estradas. Na verdade optou-se pela manutenção dos principais eixos da rede de calçadas de origem romanas ainda utilizadas<sup>148</sup>. As campanhas militares islâmicas, como as de Almansor ocorridas entre 981-1002, utilizaram alguns desses eixos,

---

<sup>143</sup> Cf. Enrique Gozalbes Cravioto – *ob. cit.*, p. 87 e Luis A. García Moreno - «Las calzadas romanas desde fines del imperio a la invasion Agarena: un análisis sociológico» in *Actas del I Congreso Internacional de Camineria Hispánica*. Tomo I, Guadalajara: AACHE Ediciones, 2002, pp. 41-42.

<sup>144</sup> Cf. Miguel Ángel Azamburu-Zabala - «La Técnica de Construcción» in *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla. Edad Media I*. Dir. por Luis García Ballester, Salamanca: Junta de Castilla y León: Consejería de Educación y Cultura, 2002, pp. 445 e 452.

<sup>145</sup> Cf. Christophe Piccard – *L'Occident d'al-Andaluz sous domination islamique*. Paris: Maisonneuve et Larose, 2000, p. 28; G. M. Pidal – *ob. cit.*, p. 38 e Derek W. Lomax – *The Reconquest of Spain*. Londres: Longman, 1978, p. 28.

<sup>146</sup> Cf. Christophe Piccard – *ob. cit.*, p. 58; A. H. de Oliveira Marques – *ob. cit.*, pp. 47-49. Vd também, Christine Mazzoli-Guintard - *Villes d'al-Andalus. L'Espagne et le Portugal à l'époque musulmane (VIIIe-XVe siècles)*. Rennes: Presses Universitaires, 1996.

<sup>147</sup> Cf. R. W. Bulliet - «Islamic Travel and Transport» in *Dictionary of the Middle Ages*, ed. J.R. Strayer, vol. 12, Nova Iorque: Charles Scribner's Sons, 1989, pp. 147-148. Vd. também F. F. Sánchez – *Vías y defensas andalusíes en la Mancha Oriental*. Valência: Institut de Cultura Juan Gil-Albert, 1995, pp. 45-49, 54 e Christophe Picard - *ob.cit.*, p.56-58, 175-177.

<sup>148</sup> Entre os autores árabes que percorreram o território português destaca-se Al - Isidri que apresenta, na sua obra, os itinerários mais percorridos na Península Ibérica. Vd. A. H. de Oliveira Marques – *Nova História de Portugal*. vol. II, *Portugal das Invasões Germânicas à "Reconquista"*. Coord. de A. H. de Oliveira Marques, Lisboa: Editorial Presença, 1993, p. 170.

confirmando a sua manutenção como linhas de contacto<sup>149</sup>. Os itinerários seguidos indicam que as vias que, por exemplo, ligavam Lisboa a Coimbra e daí ao Porto e encontravam em bom estado nos séculos X-XI<sup>150</sup>. Porém, é conhecida uma nova via construída por iniciativa de Almansor – a via marítima que ligava Sevilha a S. Vicente e daqui seguia por Aljustrel, Sines, Grândola até Lisboa, e daí chegando ao Mondego<sup>151</sup>.

Para além de favorecerem os movimentos militares, as antigas calçadas romanas constituíam uma mais-valia económica e administrativa. A grande via que a partir de Mérida ligava à região de Badajoz ou Évora, seguia até à zona costeira de Sines e Alcácer do Sal, mostrando não só a ligação do interior com o litoral, como a vitalidade das zonas portuárias estratégicas na vida económica do território<sup>152</sup>.

Assim, os trabalhos de construção e manutenção dos caminhos cingiram-se ao território sob domínio muçulmano e obedeceram a uma estratégia que privilegiava uma orientação Sul/Norte e a garantia de eficazes contactos entre os núcleos urbanos de ocupação islâmica<sup>153</sup>. Subsistiram neste período três grandes eixos no Ocidente do Al-Andaluz: Sevilha-Badajoz-Mérida; o vale do Guadiana e a via Faro-Beja-Évora-Lisboa-Santarém-Coimbra<sup>154</sup>, sendo as principais modificações face à herança romana e visigoda fruto da evolução do tecido urbano e da circulação comercial islâmica<sup>155</sup>.

Embora tudo aponte para que os acessos às cidades do Al-Andaluz fossem calcetados<sup>156</sup>, contudo, uma vez que não se utilizavam carros de tracção animal, as autoridades islâmicas relegaram para segundo plano a pavimentação dos caminhos, a qual

---

<sup>149</sup> Cf. Thomas F. Glick – *Cristianos y musulmanes en la España medieval (711-1250)*. Madrid: Alianza Universidad, 1993, p. 43; Aly Mazahéri – *A vida quotidiana dos Muçulmanos na Idade Média*. Lisboa: Edições Livros do Brasil, [s.d.], p. 302; Cláudio Torres – «O Garb-Al-Andaluz» in *História de Portugal*, vol. I, *Antes de Portugal*. Dir. por J. Mattoso, Lisboa: Círculo de Leitores, 1992, pp. 364, 390-391.

<sup>150</sup> Vd. Santiago Macías - «Resenha dos factos políticos» in *História de Portugal*, vol. I, *Antes de Portugal*. Dir. por J. Mattoso, Lisboa: Círculo de Leitores, 1992, pp. 417-429; J. Mattoso - «O Condado Portucalense de 1116 a 1121» in *História de Portugal*, vol. II, *A Monarquia Feudal*. Dir. por J. Mattoso, Lisboa: Círculo de Leitores, 1993, pp. 49-51.

<sup>151</sup> Cf. Christophe Piccard – *ob. cit.*, p.176. Sobre os portos portugueses Vd. ainda Santiago Macias – *Mértola: o último porto do Mediterrâneo*. Vol. 1. Mértola: Campo Arqueológico de Mértola, 2006.

<sup>152</sup> Idem, *ibidem*, pp. 175-176.

<sup>153</sup> Cf. Rachel Arié - «Las vías de comunicación terrestre y marítima» in *Historia de España. España Musulmana (siglos VIII-XV)*. Dir. por Manuel Tuñón de Lara. Vol. III, Barcelona: Editorial Labor, 1988, pp. 257-258.

<sup>154</sup> Cf. Christophe Piccard – *ob. cit.*, p. 176.

<sup>155</sup> Idem, *ibidem*, pp. 176-177.

<sup>156</sup> Cf. Carlos A. Ferreira de Almeida - *ob. cit.*, p. 137. Vd também, Christine Mazzoli-Guintard – *ob. cit.*



não ocorria com frequência<sup>157</sup>. Os Muçulmanos preocuparam-se mais com a segurança e condições de viagem tais como a disponibilidade de água e a hospedagem<sup>158</sup>.

No entanto, mais do que a estrada, o governo islâmico privilegiou, sempre que possível, a circulação fluvial através dos rios peninsulares como o Guadiana, o Guadalquivir, o Douro e o Ebro, e a circulação marítima entre o Magreb e o Atlântico<sup>159</sup>.

No que respeita à zona de ocupação cristã, a norte do rio Tejo, as vias terrestres pouco se alteraram desde a época romana. Mantiveram-se os contactos através da ligação principal Coimbra-Porto-Tui, dando-se particular relevância à zona litoral e desprezando o interior montanhoso, cuja excepção deverá ter sido apenas a ligação Braga-Astorga por Chaves e Bragança<sup>160</sup>. No entanto, as pequenas povoações do interior deviam ser servidas por uma malha de caminhos secundários e locais, dos quais pouco se sabe, mantendo um contacto esporádico com o litoral através de ligações fluviais pelos rios Mondego e Tejo<sup>161</sup>.

## **2.2. Os principais eixos ibéricos medievais de circulação**

### **2.2.1. Os principais itinerários ibéricos**

Não é tarefa fácil ensaiar uma reconstituição dos principais eixos ibéricos de circulação em uso na Idade Média. Antes de mais porque a própria cronologia medieval, muito extensa, cobre dinâmicas distintas no que às capacidades e objectivos de circulação diz respeito. Por outro lado, a cartografia produzida na época é muito escassa e impõe complexos problemas quanto a uma utilização fiável dos dados representados, a qual não pode ser complementada com o recurso a textos descritivos de itinerários, visto estes serem também pouco numerosos e, na maior parte dos casos, circunscritos a cronologias e percursos muito específicos, como é o caso dos roteiros de peregrinos a Santiago de Compostela.

---

<sup>157</sup> Cf. Thomas F. Glick – *ob. cit.*, p. 32; R. W. Bulliet - «*Islamic Vehicles*» in *Dictionary of the Middle Ages*. Ed. J. R. Strayer, vol. 12, Nova Iorque: Charles Scribner's Sons, 1989, pp. 379-380 e F. F. Sánchez – *ob. cit.*, pp. 103-104.

<sup>158</sup> Cf. R. W. Bulliet - «*Roads in the Islamic World*» in *Dictionary of the Middle Ages*. Ed. J. R. Strayer, vol. 12, Nova Iorque: Charles Scribner's Sons, 1989, p.426.

<sup>159</sup> *Vd.* Christophe Piccard – *ob. cit.*, pp. 379-383.

<sup>160</sup> José Mattoso - «Os concelhos» in *Identificação de Um País. Oposição*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2001, pp. 255-256

<sup>161</sup> *Idem, ibidem*, pp. 254-255 e Orlando Ribeiro – *Introduções geográficas à História de Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1977, pp. 95-117

Contudo, e mau-grado as dificuldades apontadas, a pesquisa arqueológica e o labor paciente dos historiadores tem permitido ensaiar reconstituições que, em alguns casos, lançam mão de informação já obtida para cronologias anteriores – o já citado *Itinerário de Antonino* por exemplo – ou posteriores. No entanto, o desigual interesse das historiografias espanhola e portuguesa pela problemática viária bem como a perspectiva «nacional» que imprimem aos seus trabalhos – tão pouco adequada às cronologias medievais – impedem a obtenção e recuperação completa da rede viária peninsular da Idade Média.

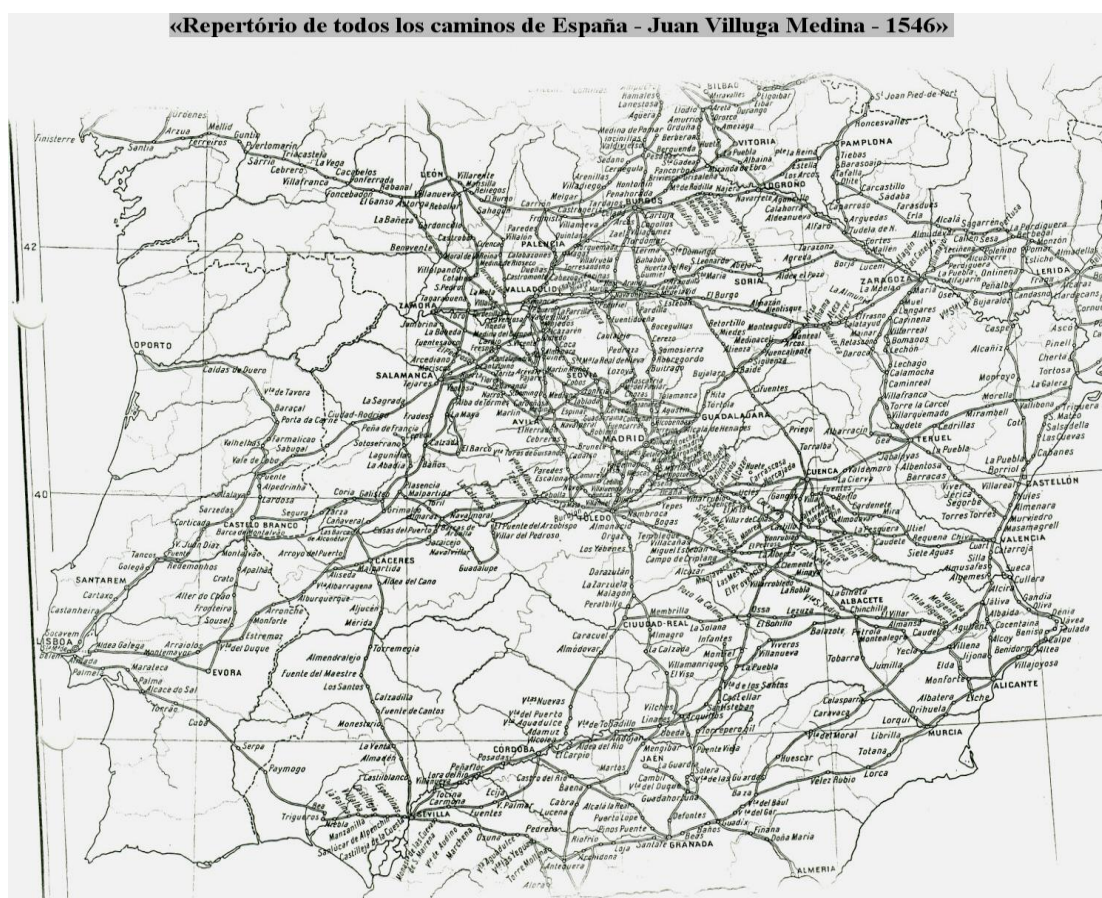
Assim acontece por exemplo com a obra de Gonzalo Menéndez Pidal que utiliza uma das poucas descrições gerais da rede viária ibérica – a realizada por Juan Villuga Medina em 1546<sup>162</sup>, onde se pode verificar que os caminhos do lado português estão reduzidos aos eixos que ligam o Porto e Lisboa.

No entanto, e se bem que já seja claro o protagonismo da recém-instituída capital política do reino de Castela, ou seja, Madrid, é notório que os principais eixos viários peninsulares apresentavam uma grande continuidade nos seus elementos ordenadores tais como: o contornar dos principais obstáculos naturais, a articulação com os principais centros urbanos que funcionavam como pólos irradiadores de eixos de circulação inter-regionais, a ligação à orla costeira mediterrânica, a permanência dos eixos de travessia dos Pirinéus e, por fim, a clara demarcação da via de peregrinação a Santiago de Compostela, isto é, o famoso *caminho francês*.

---

<sup>162</sup> Cf. G. M. Pidal – *Los Caminos en la Historia de España*. Madrid, Ediciones Cultura Hispanica, 1951, p. 70.

## Mapa 1 - Os eixos terrestres da Hispânia



Extraído de G. M. Pidal – *Los Caminos en la Historia de España*. Madrid, Ediciones Cultura Hispánica, 1951, p. 70

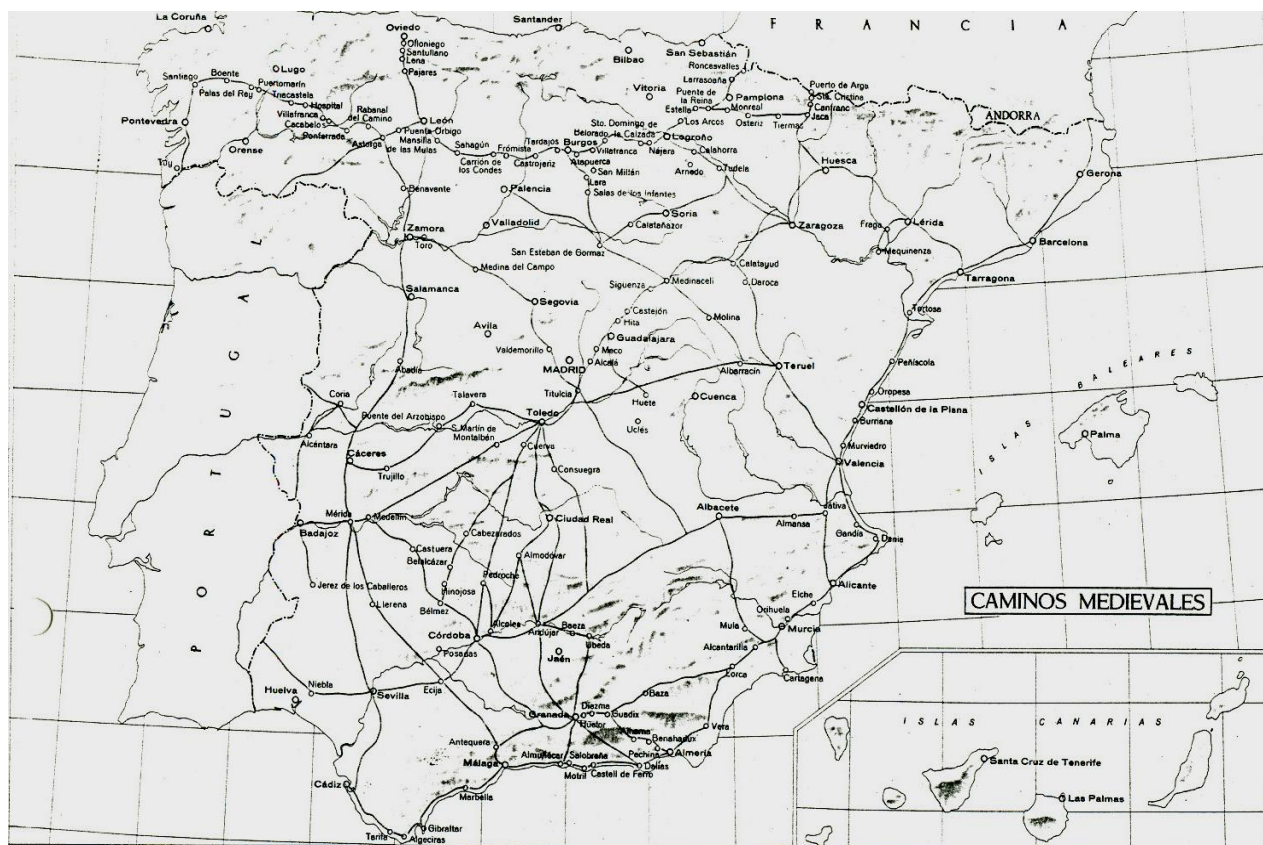
Pormenorizando-se, pode estabelecer-se que a norte do rio Tejo, a rede de estradas se concentrava em torno de Salamanca e Toledo, sendo a primeira cidade um dos principais destinos e pontos de passagem comercial para os mercadores e almocreves portugueses, vindos da zona norte e interior de Portugal e que seguiam até Ciudad Rodrigo, prosseguindo daí para as feiras de Medina del Campo, Salanca e Burgos<sup>163</sup>.

A partir de Toledo saíam variadas vias que se estendiam por todo o território peninsular em direcção a Córdoba, Mérida, Granada, Sevilha, Cádiz, Ávila, Salamanca, Guadalajara, etc. A cidade era um grande cruzamento de vias de comunicação no período

<sup>163</sup> Cf. G. Menendez Pidal – *ob. cit.*, p. 73 e José Mattoso – *ob. cit.*, p. 256. Vd. ainda Hilario Casado Alonso - «Los seguros marítimos de Burgos. Observatorio del comercio internacional portugués en el siglo XVI» in *Revista da Faculdade de Letras – História*. 3ª série, vol. 4, Porto: FLUP, 2003, pp. 221-222.

medieval graças à sua localização geográfica central e importância política, tendo em conta a função que havia desempenhado como capital do reino visigodo<sup>164</sup>.

## Mapa 2 - Os caminhos medievais na Península Ibérica



Extraído de *Atlas Nacional de España – Historia de los Caminos*, Intituto Geográfico y Cadastral, 1965, escala: 1:6000000, folha 81.

O sistema viário peninsular compreendia ainda uma realidade particular: o chamado *Caminho de Santiago*. Roteiro de peregrinação, este itinerário conduzia ao terceiro local mais procurado pelos peregrinos do Ocidente cristão - Santiago de Compostela<sup>165</sup>, definido a partir do século IX, aquando da fundação do centro de peregrinação que acolheu as supostas relíquias de Apóstolo Santiago e que, ao longo da Idade Média, o santuário originou peregrinações envolvendo toda a Europa cristã. Tratava-se de um caminho com ligações a partir do além Pirinéus através de Pamplona, seguindo por Logroño, Burgos, León, Astorga até Santiago de Compostela, uma via terrestre transversal a todo o norte da

<sup>164</sup> Cf. José Ortega Valcárcel - *ob. cit.*, p. 409.

<sup>165</sup> Cf. Norbert Ohler – *ob. cit.*, p. 184. Vd. ainda Fernando Lopez Alsina - *La ciudad de Santiago de Compostela en la Alta Edad Media*. Santiago de Compostela: Ayuntamiento de Santiago de Compostela, 1988 e notas 73 e 75.

Península Ibérica no sentido este-oeste<sup>166</sup>. Todavia, há que referir que o Caminho de Santiago estabeleceu algumas variantes regionais através da própria península como é o caso da variante portuguesa que através de Tui, passava por Braga, retomando o velho eixo romano de ligação entre Lisboa e o norte da Península Ibérica<sup>167</sup>.

Um outro eixo em permanente utilização foi a velha via romana chamada *Via da Prata* entre Leão, Zamora e Salamanca até chegar ao rio Tejo<sup>168</sup>, seguindo até ao litoral e terminando em Lisboa. Mais a sul, os contactos eram hierarquizados por Mérida, Córdova e Sevilha, cidades que tinham sofrido um enorme impulso e crescimento durante a prolongada dominação islâmica<sup>169</sup>. Um outro eixo era a via meridiana paralela à actual fronteira com Portugal, que ligava Santiago, Oviedo e Leão a Zamora, Salamanca, Cáceres, Mérida, Sevilha chegando até Cádiz. Esta via era uma das que colocava em contacto os pontos extremos da península no sentido norte-sul com os portos marítimos<sup>170</sup>.

Particularizando para o território que constituiu o reino português, pode dizer-se que sob o domínio romano núcleos urbanos como Coimbra, Viseu, Santarém, Évora e Beja, eram centros vitais na dinâmica económico-administrativa do território e pontos de cruzamento de vias, uma situação que se manteve nos primeiros séculos medievais<sup>171</sup>. Por outro lado, enquanto Coimbra e Santarém continuaram a fazer parte dos eixos económicos de interdependência terrestre, fluvial e marítima<sup>172</sup>, Évora, Beja e Viseu podem considerar-se etapas fundamentais das ligações este-oeste que atravessavam o território que veio a ser Portugal a caminho do litoral atlântico, sobretudo durante o período de ocupação islâmica<sup>173</sup>.

Os elementos até agora disponíveis permitem desenhar uma rede de contactos terrestres que cobria o território do reino de uma forma desigual, pois notava-se um claro protagonismo do velho eixo de implantação romana que ligava Lisboa-Coimbra-Porto-Braga-Tui, o qual era afinal a utilização viária do eixo meridiano natural de carácter sublitoral, que se vai afirmar como a linha ordenadora do povoamento pós-conquista.

---

<sup>166</sup> Cf. G. Menendez Pidal – *ob. cit.*, pp. 48-49.

<sup>167</sup> Cf. Xosé Manuel Souto González – *ob. cit.*, pp. 725-738.

<sup>168</sup> Cf. José Ortega Valcárcel – *ob. cit.*, p. 410.

<sup>169</sup> Cf. Christophe Piccard – *ob. cit.*, p. 177.

<sup>170</sup> Cf. Carlos Gil – *ob. cit.*, p. 15.

<sup>171</sup> Cf. Jorge Alarcão – *O Domínio Romano em Portugal*. Mem Martins: Europa - América, 1995. (reed.), p. 93.

<sup>172</sup> Cf. Christophe Piccard – *ob. cit.*, p. 380.

<sup>173</sup> Idem, *ibidem*, p. 176.

Ao longo desse eixo situavam-se os mais importantes núcleos urbanos, sendo de salientar, pela sua especial localização enquanto não se concretizou a conquista definitiva dos territórios situados a sul do rio Tejo, a cidade de Coimbra. Situada perto da orla marítima, reuniu as condições para ser local de instalação preferencial dos primeiros monarcas portugueses, como foi o caso de Afonso Henriques, que aí encontrou apoios decisivos e um local propício para o desenvolvimento de estratégias de conquista das zonas entre o Mondego e o Tejo. Na verdade, pode dizer-se que a cidade funcionou como plataforma distribuidora da circulação de gentes e mercadorias entre o norte e sul, litoral e interior, sobretudo quando o domínio definitivo da linha do Tejo lhe trouxe uma nova segurança, que se consolidou ao longo do século XIII<sup>174</sup>.

Por Coimbra passavam as artérias terrestres mais importantes do reino, como a depois chamada *estrada da Beira* – que estabelecia a ligação com o interior e com Castela – e a *estrada coimbrã*, esta última garantindo a ligação norte-sul, em contínua utilização desde a Antiguidade<sup>175</sup>.

Na rede de contactos que ligava o litoral ao interior a partir de Coimbra, ou seja, pela *estrada da Beira* e seus eixos complementares, estabeleciam-se percursos entre localidades como Viseu, ponto fundamental para chegar a Lamego e Trancoso, Guarda, Covilhã, e núcleos mais fronteiriços como Pinhel e, sobretudo, Almeida. Na via meridiana – a *estrada coimbrã*, temos ainda a destacar a vila de Santarém, ponto de passagem obrigatório enquanto nó viário e porto fluvial de acesso ao Tejo. Aí passava a estrada Lisboa-Coimbra-Porto, que a partir desta última cidade seguia em direcção a Guimarães, a Braga até Santiago de Compostela, num itinerário decalcado da velha estrada romana<sup>176</sup>. As ligações com Trás-os-Montes, ainda mais incipientes se observarmos o Mapa 3, privilegiavam a ligação ao Porto, embora a tardia ocupação humana desta zona implique uma definição de itinerários ainda mal conhecidos e pouco estudados.

A conquista portuguesa dos territórios que se estendiam entre o rio Tejo e o Algarve consumiu uma longa cronologia que só veio a terminar com a conquista de Faro em 1249. Aí, a rede viária articulou -se em função dos principais pólos urbanos, recuperando-se eixos com uma orientação sul-norte e interior-litoral em utilização desde

---

<sup>174</sup> *Vd. sobre o papel de Coimbra* Maria Helena da Cruz Coelho – *O Baixo Mondego nos finais da Idade Média*. Vol. II, Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1989, pp. 400-415.

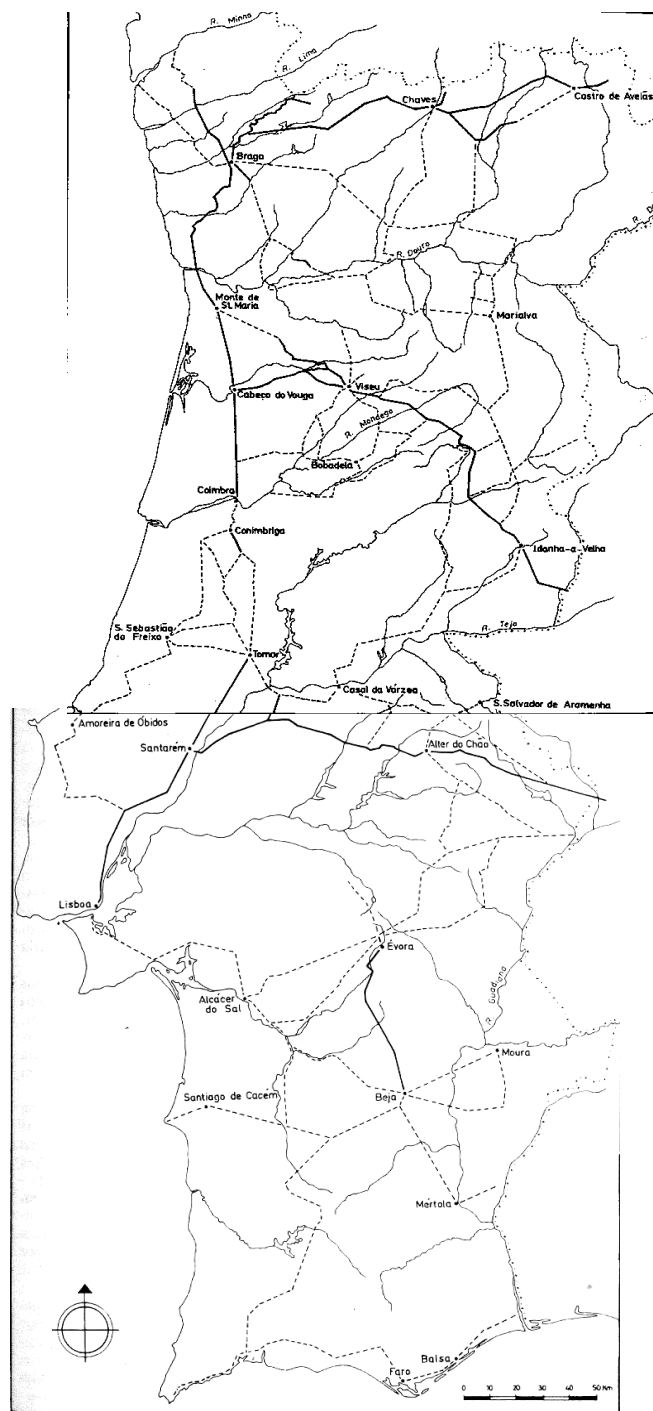
<sup>175</sup> Cf. Amélia Aguiar Andrade – «Fronteira e rede urbana...» in *A construção medieval do território*. Lisboa: Livros Horizonte, 2001, pp. 36-37 e Suzanne Daveau – «A estrada Coimbrã» in *Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*. Lisboa: Sá da Costa, 1988, pp. 451-461.

<sup>176</sup> *Vd. Xosé Manuel Souto González – ob. cit.*, pp. 725-738.



tempos imemoriais e que se associavam com os rios Guadiana e Sado, então bastante mais navegáveis.

**Mapa 3 – A rede viária romana portuguesa**



Extraído de Jorge Alarcão – *O Domínio Romano em Portugal*. Mem Martins: Europa - América, 1995. (reed.), p. 93.

Na direcção sul, chegava a Évora uma estrada com origem em Santarém e que se prolongava em dois sentidos: até Elvas, e para Beja seguindo por Serpa, e depois seguindo em direcção a Mérida, calcorreando mais uma vez a velha estrada romana Mérida-Lisboa, já referida<sup>177</sup>. Beja era ainda o ponto de partida de uma ligação à foz do Sado, através de Alcácer do Sal<sup>178</sup>, este último itinerário obedecendo claramente a uma lógica económica de ligação ao mar, o mesmo acontecendo na região algarvia com as ligações entre Faro, Silves e Lagos.

Se bem que as artérias mencionadas formassem o grosso das comunicações do reino, não podemos deixar de frisar que existia uma teia de caminhos secundários bem como de outras ramificações, envolvendo percursos entre mosteiros, paróquias, casais, etc.<sup>179</sup>.

As ligações entre Portugal e o reino de Castela, eram asseguradas por quatro grandes eixos: o primeiro passando através do rio Minho para a Galiza, através de Tui e até Santiago de Compostela, retomava o antigo eixo de ligação às zonas de exploração de prata; o segundo estabelecendo a ligação a partir de Trás-os-Montes; o terceiro, é já referido caminho pela Guarda até Ciudad Rodrigo e o quarto, e último, contemplando o eixo Elvas-Badajoz, que se tornará dominante, sob o ponto de vista estratégico, a partir da segunda metade do século XIV<sup>180</sup>.

Este sistema de comunicações terrestres parece ter perdurado o bastante para que possamos afirmar as suas linhas de orientação com recurso à cartografia do período moderno. Todas as estradas atrás identificadas, surgem bem delineadas na grande maioria dos mapas produzidos nos séculos XVIII e XIX, confirmando a ideia de que a maioria das estradas mantiveram os seus percursos entre o fim do domínio romano e a Idade Moderna, e será em defesa desta proposição que tentaremos mais adiante, uma aproximação cartográfica à *estrada da Beira*<sup>181</sup>.

---

<sup>177</sup> Cf. mapa 3.

<sup>178</sup> Cf. Christophe Piccard – *ob. cit.*, p.175.

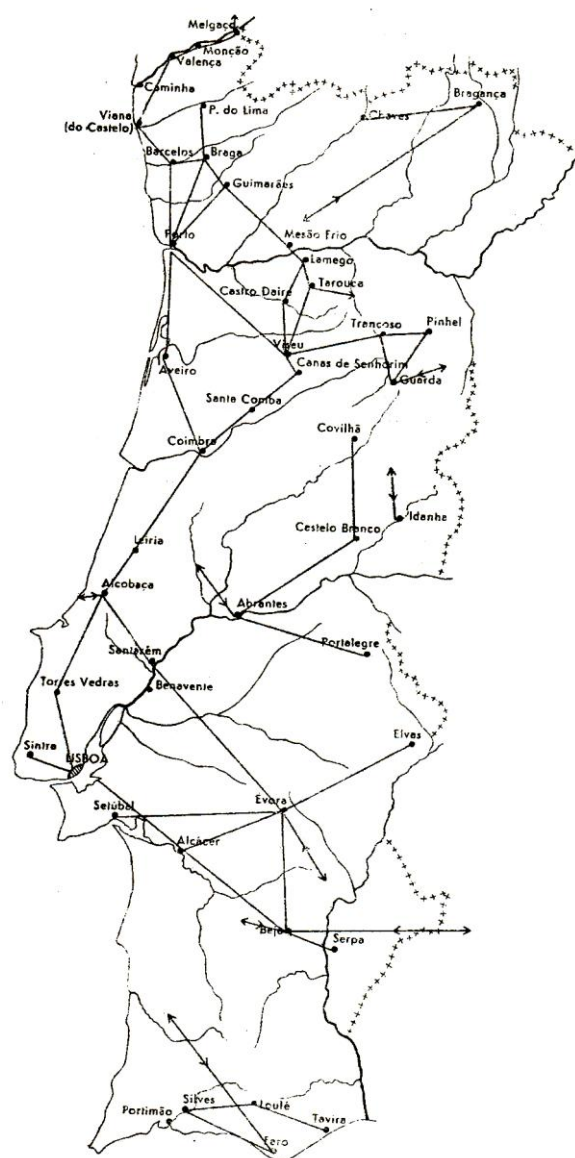
<sup>179</sup> Vd. José Mattoso, Luís Krus e Amélia Aguiar Andrade – *O Castelo e a Feira. A terra de Santa Maria nos séculos XI e XIII*. Lisboa: Editorial Estampa, 1989, mapa 51; Carlos A. Ferreira de Almeida – *ob. cit.*, pp. 163-213.

<sup>180</sup> Cf. Filipe Manuel T. Barata – *Navegação, comércio e relações políticas: os portugueses no Mediterrâneo Ocidental (1385-1466)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1998, pp. 73-77 e 479.

<sup>181</sup> Sobre o assunto vd. as seguintes fontes originais: Joaquim Ottens – *Le grand theatre de guerre en Espagne & en Portugal*. S.n., s.d. (possível séc. XVIII), esc.: 1: 15 milhas germânicas; Lacobum Robyn -*Corona Portugalliae cum ei affinitates Regnis Hispanicis*, 1795, esc.: 1:17,5 milhas; W. Faden – *Chorographical Map of the Kingdom of Portugal divid.d into it's Grand Provinces*. Londres, 1797, esc.: 18 to a degree; Cartas de Romão Eloy de Almeida – *Carta militar das principais estradas de Portugal*. Lisboa, 1808, s/esc; *Cartografia de España en la Biblioteca Nacional siglos XVI al XIX*. Dir. por C.L. Mayayo, Bilbao: Biblioteca Nacional, s.d.



### Mapa 4 – A rede viária medieval portuguesa



Extraído de Carlos Alberto Ferreira de Almeida - *Vias Medievais I Entre Douro e Minho*. Dissertação de licenciatura dactilografada, Porto, Faculdade de Letras, 1968, p. 216.

### 2.2.2. A evolução do léxico viário português

Ao longo da leitura do *corpus* documental compulsado deparámos com uma terminologia heterogénea no que respeita à rede viária que conheceu transformações ao longo do tempo. O enriquecimento lexical veio estabelecer algumas diferenças entre a documentação latina e a documentação não latina mas, a nova terminologia, na

generalidade, não foi sinónimo de novas construções, demonstra antes uma mudança na designação de estruturas já existentes<sup>182</sup>.

Contudo, os documentos cuja cronologia está compreendida entre os séculos X e XV, apresentam uma escassa ou nula descrição das estruturas viárias, uma vez que estas são mencionadas em função de demarcações territoriais, ou seja, como um dos elementos utilizados na delimitação de propriedades, ou associadas a outros como acidentes de relevo, árvores e, mais raramente, as menções a marcos artificiais. A escassez ou ausência destas menções pode advir da natureza da documentação medieval mais frequente, ou seja, a resultante da gestão patrimonial, mas também da pouca prioridade dada à rede viária no Portugal medievo, que assim nos impede de concretizar com pormenor e segurança, a reconstituição dos seus traçados e das circunstâncias da sua construção.

Durante uma parte substancial da cronologia medieval, a maioria dos documentos, quer sejam particulares ou régios, eram redigidos por especialistas da escrita que utilizavam uma linguagem própria da sua função e, sobretudo, da natureza dos textos que redigiam<sup>183</sup>, ligados a uma alfabetização de cunho eclesiástico, e utilizando preferencialmente a terminologia latina<sup>184</sup>. Contudo, a partir do século XIII, e após a institucionalização da função de tabelião, assiste-se a uma maior uniformização da linguagem utilizada<sup>185</sup> que, apesar da perpetuidade dos termos, evidencia a utilização da língua vernácula, oficialmente adoptada pela chancelaria régia em 1296<sup>186</sup>, e depois utilizada na redacção da esmagadora maioria da documentação produzida nos séculos XIV e XV.

De entre os documentos compulsados destacam-se em número, e tal como se afirmou anteriormente, os contratos de compra e venda, de exploração patrimonial, bem como doações e testamentos. Se bem que na maioria dos casos, as referências a estradas e pontes surjam apenas como pontos de orientação ou de delimitação, a partir do século XIII, o interesse dos monarcas pelas vias de comunicação levou-os a efectuar doações

---

<sup>182</sup> Vd. como estudo sobre a temática Guy Max, «Les termes “via” et “strata” dans les actes notariés médiévaux» in *Les routes du sud de la France de l'Antiquité à l'Époque Contemporaine*. Paris : CTHS, 1985.

<sup>183</sup> Cf. Maria Helena da Cruz Coelho - «Os Tabeliães em Portugal, perfil profissional e sócio-económico» in *Estudos de Diplomática Portuguesa*. Lisboa: Edições Colibri, 2001, p. 101 e Maria José Azevedo - «Os “Clérigos-Notários” em Portugal (séculos XI-XI)» in *Estudos de Diplomática Portuguesa*. Lisboa: Edições Colibri, 2001, pp.77-79.

<sup>184</sup> Idem, *ibidem*, pp. 81-82; Bernardo M. G. de Sá Nogueira – *Tabelionato e instrumento público em Portugal*. dissert. de Doutoramento em História, Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, vol. I, 1996. (policop.), pp. 51-53 e Joaquim Veríssimo Serrão – «Escolas Conventuais e Capitulares» in *História de Portugal*. Vol. I, *Estado, Pátria e Nação (1080-1415)*. Lisboa: Editorial Verbo, 5ª ed., 1995, p. 226.

<sup>185</sup> Cf. Maria Helena da Cruz Coelho – *ob. cit.*, pp. 94-95.

<sup>186</sup> Cf. Maria de Lourdes Rosa - «Cronologia» in *História de Portugal*. Dir. por José Mattoso, vol. VIII, *Portugal em Transe*. Coord. de José Medeiros Ferreira, Lisboa: Círculo de Leitores, 1993, p. 304.

testamentárias destinadas a contribuir para a sua construção e manutenção. Assim, aconteceu por exemplo com D. Sancho I<sup>187</sup> e D. Afonso III<sup>188</sup>.

Especificamente na documentação régia que abarca capítulos de Cortes, cartas de privilégio, testamentos e doações, a estrada pode surgir, simultaneamente, como factor de disputa económica e como privilégio. Na procura de desenvolver um contributo para o esclarecimento da evolução dos vocábulos associados à realidade viária, utilizaram-se duas fontes medievais impressas: as *Inquirições Gerais de 1258*<sup>189</sup> e o *Tombo da Comarca da Beira (1395)*. Esta opção resultou da constatação de que estes dois textos têm objectivos com alguma semelhança, e a preocupação de inventariar, oferecendo a vantagem de possibilitarem uma análise do léxico viário em cronologias precisas, e, ao mesmo tempo, graças à amplitude cronológica, permitem propor algumas linhas de evolução desse vocabulário. Tratando-se de duas fontes que têm como uma das suas preocupações a delimitação de propriedades, seria normal encontrar um considerável número de referências a caminhos e estradas; pois tal como se afirmou anteriormente tais elementos eram recorrentemente utilizados nos processos de delimitação de propriedades e de áreas de exercício de direitos.

A informação obtida foi arrumada em quadros e da sua análise sobressai uma limitada utilização da terminologia viária em meados do século XII por contraponto às numerosas referências no final do século XIV. Uma constatação que pode resultar da amplitude e pormenor adquirido no uso da escrita nas centúrias mais avançadas da Idade Média, que também pode evidenciar a crescente importância da rede viária no quotidiano das comunidades, bem como uma progressiva percepção da prioridade que deveriam ter estas estruturas na organização do reino.

No que refere aos vocábulos propriamente ditos, no quadro I, ressalta uma clara predominância do recurso ao latim expressa numa maior incidência dos termos *carreira*, *strata* e *via*.

---

<sup>187</sup> Cf. Rui Azevedo - *Documentos de D. Sancho I (1174-1211)*. Vol. I, Coimbra: Universidade de Coimbra, 1979, p. 298.

<sup>188</sup> Cf. Leontina Ventura – *Chancelaria de D. Afonso III*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2006, vol. 1, IAN/TT, *Leitura Nova, Livro de Reis*, lv. 1, fols. 79 – 80 v.

<sup>189</sup> A análise desta fonte limitou-se, por razões óbvias, directamente à documentação respeitante à zona da Beira, o que permitiu que o espaço de observação considerado adquirisse uma certa homogeneidade.

Quadro I - Léxico da rede viária utilizado nas *Inquirições Gerais de D. Afonso III* –  
1258

Vocábulos	Nº. de menções	Cota
Camino pro ad...	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> , p. 907
Carraria veteri	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> p. 881
Carreiram ad...	2	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> pp. 774, 849
Carreiram publicam	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> p. 780
Carreiro	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> p. 777
Carreirum	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> p. 777
Carreirum veterem	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> p. 777
Carril de...	2	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> pp. 862, 854
Carril velho	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> p. 862
Rua	2	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> pp.756, 768,
Ruam	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> p. 754
Strada	2	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> pp. 767, 911
Strada colimbrie	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> p. 782
Strada de camino pro ad...	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> p. 907
strada que vadunt ad...	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> p. 767
Stratam	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> pp. 813, 911
Via	4	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> pp. 760, 816, 836, 874
Viam publicam	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> p. 773
Via que vadit de..pro...	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> p. 813
Viam veterem	2	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> pp. 773, 776
Viam de...	1	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> p. 785
Viam que vadit...	2	PMH, <i>Inq., fasc.Beira</i> pp. 773, 842

**Total Absoluto de Menções: 31**

Fonte: *Portugaliae Monumenta Historica, Inquisitiones*. Lisboa, 1867.fasciculos da Beira.

**Quadro II - Léxico da rede viária utilizado no *Tombo da Comarca da Beira (1395)***

Vocabulo	Localização/Paróquia	Nº. de menções	Cota/Página
caminho da igreja	Póvoa d'el Rei	1	TCB, p. 241
caminho de (Pinhel) acima da estrada	Pinhel	1	TCB, p. 224
caminho d'El rei	Pinhel	1	TCB, p. 258
caminho do Concelho	Póvoa d'el Rei, Belmonte	3	TCB, pp. 221, 307-309
caminho que vai de...para...	Póvoa d'el Rei, Valongo, Santa Maria do Prado	2	TCB, pp. 229-230, 259-260
caminho que vai para (os moinhos/prado/ lagar)	Póvoa d'el Rei	26	TCB, pp. 219-221, 228-229, 231-232, 249-251
caminho que vai para...(localidade)	Fonte de Cravo, Valongo, Santa Maria do Prado, Ervas Tenras, Moimenta	25	TCB, pp. 223-224, 229-230, 232-233, 237-239, 266, 269
caminho que vai pelas...	Corregas	2	TCB, pp. 228-229, 234-235
caminho que vem de...	Sobral, Trancoso	2	TCB, pp. 237-239, 251
caminho velho	Póvoa d'el Rei	1	TCB, pp. 221-222
carreira da igreja	Fonte de Cravo	1	TCB, p. 261
carreira	Pinhel	2	TCB, pp. 225-226, 230-231
carreira que vai para...	Valongo, Fonte de Cravo, Póvoa d'el Rei	11	TCB, pp. 223-224, 234-235
carreira velha	Póvoa d'el Rei, Fonte de Cravo	19	TCB, pp. 219-221, 223-224, 224-226, 230-231, 232, 252, 254
carreiro que vem por...	Fonte de Cravo	1	TCB, pp. 234-235
carril	Pinhel	2	TCB, pp. 258, 272
encruzilhada do caminho com o carril	Póvoa d'el Rei	1	TCB, p. 272
estrada do concelho	Pinhel	1	TCB, p. 263
estrada do fundo e de cima	Trancoso	1	TCB, p. 248
estrada que chamam via velha	Póvoa d'el Rei	1	TCB, p. 271
estrada que vai para...	Trancoso	23	TCB, pp. 223-224, 230-232, 249
estrada que vem de...	Pinhel, Trancoso	12	TCB, pp. 219-221, 223-224, 234-235, 252, 270, 272-273
estrada velha	Trancoso, Sabugal, Sortelha	3	TCB, p. 264, 296-297
via velha	Trancoso	1	TCB, p. 217

**Total Absoluto de Menções: 143**

Fonte: *Tombo da Comarca da Beira (1395)*. Sep. de *Archivo Historico Portuguez*, vol. X, Lisboa, 1916.

A designação latina *carraria/carrariam*, e seus derivados, deu origem à palavra *carreira*<sup>190</sup>, estando relacionada com uma via destinada à circulação de carros de tracção animal, e que pode ser igualmente associada ao trânsito geral entre povoações próximas. Por outro lado, sendo a designação *strada/stratam* a acepção latina da palavra estrada<sup>191</sup>, parece ser possível atribuir a hipótese de que este termo se aplica às vias romanas, compreendendo as calçadas e vias empedradas, seguindo a opinião de Carlos Alberto Ferreira de Almeida<sup>192</sup>.

No caso da palavra *via/ viam*, denominação mais geral, estaria ligada aos caminhos largos e não empedrados que ligavam localidades entre si. O facto de ser um termo usado simultaneamente com *stratam/strada* poderá querer mostrar esta diferença. Por outro lado, o uso de distintos vocábulos evidenciam as também distintas características e/ou funções das estruturas viárias, pois o que diferencia a «via» da «carreira» é a largura e extensão: a via é em geral mais larga e extensa do que a carreira<sup>193</sup>.

Pouco relevante no texto das Inquirições é o termo *camino/caminho*, cuja única menção nos leva a pensar que teria sido um vocábulo introduzido posteriormente na língua e documentação (cf. Quadro II), com efeito, no Tombo da Comarca da Beira, datado de finais do século XIV, *caminho* é um dos vocábulos mais utilizados, a par das referências à *carreira* e à *estrada*, todos já na acepção portuguesa.

O enriquecimento lexical, que se verifica no texto do *Tombo da Comarca da Beira*, permite estabelecer uma hierarquia de artérias, consoante a sua importância, através das distintas formas para as nomear. O homem medieval orientava-se de acordo com o conhecimento que detinha do espaço em que se movia, nomeando-o consoante a sua percepção mais ou menos pormenorizada. Assim, tal como está patente nos Quadros I e II, surgem designações compósitas - *via que vadit ad...pro*, *strata que vadunt ad...*, *camino pro ad...*, ou *caminho que vem de...*, *que vai para...*, *estrada que vai para...* – que associadas à toponímia nos

---

<sup>190</sup> Cf. A. Morais e Silva – *Grande Dicionário da Língua Portuguesa*. 10.ª ed., Lisboa: Editorial Confluência, vol. II, 1981, p. 961

<sup>191</sup> Idem, *ibidem*, vol. IV, pp. 900-901.

<sup>192</sup> Cf. Carlos A. Ferreira de Almeida – *ob. cit.*, p. 47.

<sup>193</sup> Cf. A. Morais e Silva – *ob. cit.*, vol. II p. 680.

apresentam as artérias de circulação mais utilizadas e conhecidas e consequentemente, os destinos mais importantes para os utilizadores desse espaço<sup>194</sup>.

Por exemplo, o uso do termo *caminho*, inicialmente, apenas referenciado como caminho do concelho, ou seja, aquele que lhe dava acesso directo. Julgamos que o *caminho*, tal como *estrada*, substituíram progressivamente os termos *strada/strata* e *via/viam*, apropriando-se das suas características físicas e funcionais. Contudo, a imprecisão contida nestes designativos quanto ao percurso dos itinerários e localização geográfica, apenas permite uma representação muito lateral dos traçados<sup>195</sup>. Na verdade, sabemos com maior rigor quais os núcleos populacionais mais importantes pelo que os seus acessos adquiriam maior relevância como eram os casos de Trancoso e de Pinhel, inúmeras vezes mencionados através de referências como *estrada que vai para Pinhel* ou *estrada que vem de Trancoso*.

Por outro lado, e tendo em conta as actividades económicas e a quase sempre dinâmica relação entre os núcleos urbanos e as áreas peri-urbanas, aparece frequentemente a indicação do *caminho que vai para o lagar/moinho/prado*. Apesar de traduzirem visões mais limitadas do uso do espaço<sup>196</sup>, não deixam de concretizar a necessidade de deslocação dos moradores a estas estruturas de produção, o que justifica o elevado número de menções encontradas: 26.

Importante é ainda a associação de qualificativos como *velha* o que, por si só, evidenciam iniciativa de construção e ou utilização de outras vias, pois a adjectivação «velha» só faz sentido associada a uma nova realidade, ou seja, a um novo itinerário que substitua uma antiga artéria. No entanto, no caso das menções contidas no *Tombo da Comarca da Beira*, julgamos que *carreira velha* está relacionada com a distinção entre as antigas estradas romanas e as estradas e caminhos medievais, pois num mesmo documento podem surgir associados todos estes termos, como por exemplo *estrada que chamam via velha*<sup>197</sup>.

A simultaneidade no emprego do termo *caminho* e *estrada* reflectida no Quadro II, permite colocar a hipótese de ambos se referirem a uma mesma realidade. Em suma, em pouco mais de um século, o vocabulário diversificou-se e evoluiu no sentido de substituir

---

<sup>194</sup> Cf. Amélia Aguiar Andrade - «A paisagem urbana medieval portuguesa: uma aproximação» in *Horizontes Urbanos Medievais*. Lisboa: Livros Horizonte, 2003, p. 26.

<sup>195</sup> Idem, «Percursos vividos, percursos conhecidos nos núcleos urbanos medievais» in *ob. cit.*, p. 56.

<sup>196</sup> Idem, *ibidem*, p. 60.

<sup>197</sup> Cf. *Tombo da Comarca da Beira*. (1395). Sep. de *Archivo Historico Portuguez*, vol.X, Lisboa, 1916, pp. 219-221.

os velhos termos latinos por designações portuguesas, não se perdendo significados nem características, apenas adoptando uma linguagem mais prática, concreta e definida sobre as diferentes componentes da rede viária medieval.



## CAPÍTULO 3 - A ESTRADA DA BEIRA

### 3.1. As condições naturais da região beirã e as possibilidades de circulação

#### 3.1.1. Beira: uma região natural

Portugal, em termos de caracterização geográfica é, simultaneamente, mediterrânico, atlântico, europeu, finisterra e ponto de partida ou seja, um espaço cheio de contrastes<sup>198</sup>.

Dois dos elementos que marcam profundamente o território português são o mar e a montanha que, desde logo, criam uma clara divisão: o Norte Atlântico, onde se concentram cerca de 95% das zonas de altitude superior aos 400 metros, e o Sul Mediterrânico, área de baixa altitude onde raramente se ultrapassam os 200 metros, como podemos verificar no Mapa 5<sup>199</sup>. Por outro lado, e relacionando a altitude com o oceano Atlântico, podemos inferir uma outra oposição: o Litoral, região húmida, e o Interior, mais seco devido, à “muralha” montanhosa do Maciço Antigo, uma autêntica barreira de condensação<sup>200</sup>.

Neste contexto, a Beira surge como uma região de transição e como uma das zonas que reúne maior diversidade orográfica, geológica, climática e hidrográfica. Delimitada a norte pelo rio Douro e a sul pelo Tejo, esta região encontra-se balizada a oeste pelo Atlântico e compreende a actual fronteira leste marcada pelas encostas montanhosas do Maciço Antigo, o principal conjunto montanhoso da Península Ibérica.

Transversal ao território ibérico, o Maciço abrange a Cordilheira Central no centro-oeste português, serras da Estrela, do Açor e da Lousã, as quais confluem na região beirã. A Estrela assume um carácter excepcional devido à sua altitude, 1993 metros, a mais elevada de Portugal continental. É a sua essência granítica que lhe confere uma aparência sólida, escarpada e dificilmente transponível<sup>201</sup>.

---

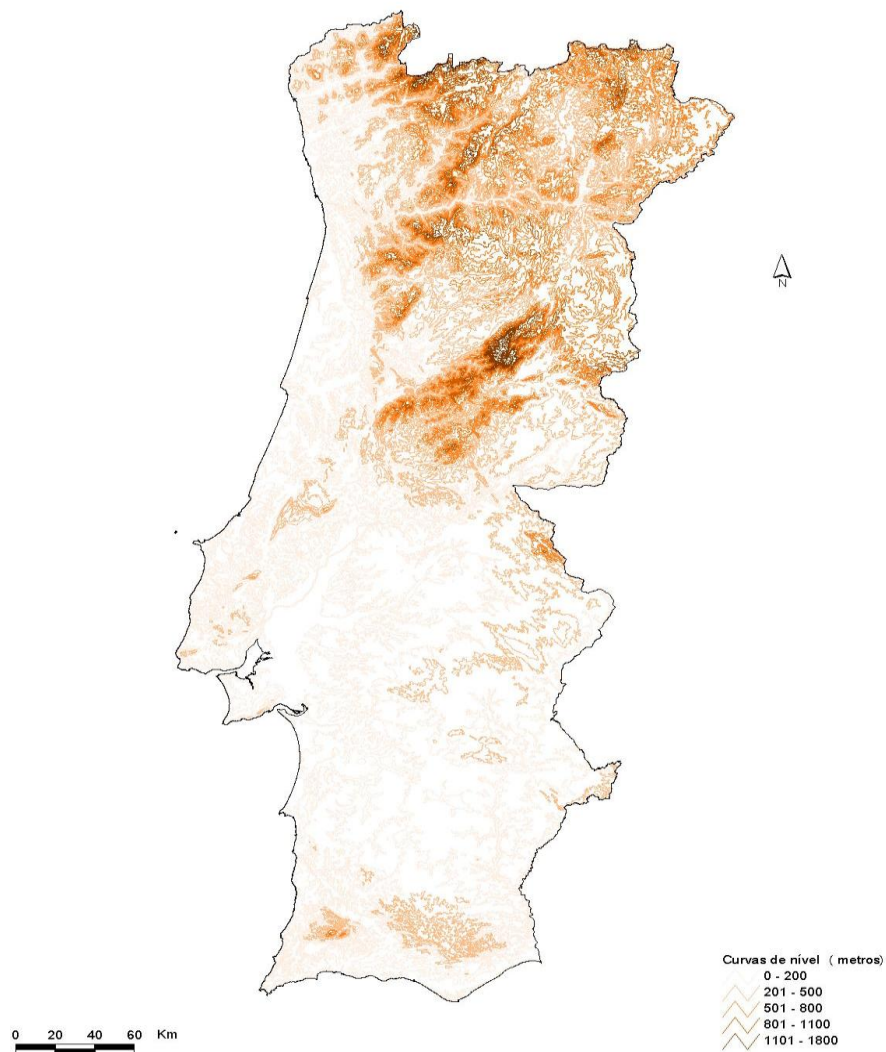
<sup>198</sup> Cf. Suzanne Daveau - *Portugal Geográfico*, Lisboa: Edição de João Sá da Costa, 1995, p. 17.

<sup>199</sup> Cf. Orlando Ribeiro – *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, 5.ªed., Lisboa: Sá da Costa, 1987, pp. 44-45.

<sup>200</sup> Cf. Orlando Ribeiro – *Le Portugal Central*, Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica, 1982, p. 12.

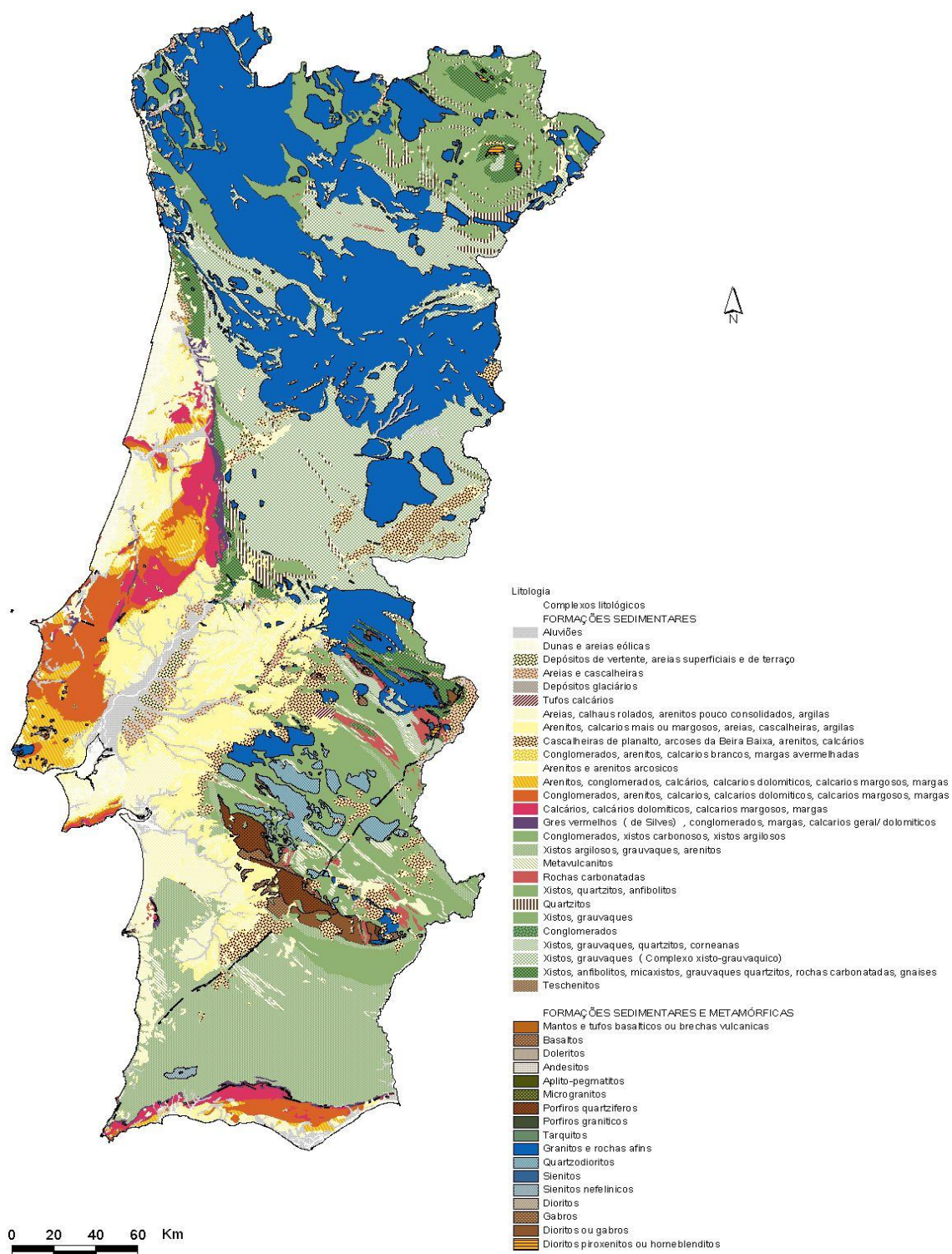
<sup>201</sup> Cf. Suzanne Daveau - *ob. cit.*, p. 42 e Orlando Ribeiro – *Le Portugal Central...*, pp. 53-54.

**Mapa 5 – Portugal: relevo**



Extraído de Atlas do Ambiente, Comissão Nacional do Ambiente, 1982, acedido em Outubro de 2009 em <http://www.iambiente.pt/atlas/est/index.jsp>

Mapa 6 – Portugal: geomorfologia



Extraído de Atlas do Ambiente, Estação Agronómica Nacional, 1982, acedido em Outubro de 2009 em <http://www.iambiente.pt/atlas/est/index.jsp>

A diversidade litológica do solo, representada no Mapa 6, é uma das condicionantes do próprio relevo, distinguindo-se entre serra de xisto e de granito, na medida em que a primeira é sólida e impermeável, ao contrário da segunda que, apesar de compacta, pode fracturar facilmente e é mais permeável, proporcionando uma paisagem menos inóspita<sup>202</sup>.

Paralelamente à Estrela, a sul, situa-se a serra da Gardunha, com 1223 metros de altitude, e na depressão entre ambas localiza-se a Cova da Beira, por onde corre o rio Zêzere. A depressão resulta de um assentamento na junção de duas placas tectónicas, originando a abertura de falhas aquando da sua deslocação. Trata-se de um fenómeno típico das áreas de afloramento de xisto, provocando grandes desnivelamentos no relevo e dando origem a profundos vales, que facilitam a existência de vias de acesso.<sup>203</sup> Na orla ocidental beirã, a altitude diminui consideravelmente, criando uma plataforma litoral sedimentar e calcária que compreende a bacia do Mondego e se estende de Aveiro até Tomar, já no rio Tejo<sup>204</sup>.

Sob a influência do relevo e do mar, o clima deve ser analisado a dois níveis: a precipitação e a temperatura. A influência oceânica na orla ocidental do território origina um clima ameno e temperado, onde a amplitude térmica é menos acentuada, pois tanto no Verão como no Inverno, os termómetros oscilam entre valores médios, raramente extremos. Por oposição, a oriente da Serra da Estrela, vertente mais afastada da influência oceânica e exposta aos ventos continentais secos, os Invernos tornam-se bastante frios, atingindo mesmo temperaturas negativas, enquanto os Estios podem ser bastante quentes.

A precipitação, ao contrário da temperatura, atinge níveis mais elevados com a proximidade do mar, mesmo em zonas altas, por conseguinte, chove mais nas terras de maior altitude e nas vertentes viradas a Oeste, por estarem expostas aos ventos e correntes marítimas. A justificação para o elevado índice de pluviosidade prende-se com a condensação da humidade proveniente do mar que esbarra na região montanhosa que

---

<sup>203</sup> Cf. Raquel Soeiro de Brito - «Introdução Geográfica» in *História de Portugal*. Vol. I, *Antes de Portugal*. Dir. por José Mattoso, Lisboa: Círculo de Leitores, 1992, p. 22.

<sup>204</sup> Cf. Mapa 6: «Portugal: geomorfologia», página anterior.

compreende a Cordilheira Central, que se ergue a uma distância entre 50-100 quilómetros do litoral e assume-se como um verdadeiro «castelo de água»<sup>205</sup>.

A pluviosidade influencia um outro factor importante: a rede hidrográfica. Tal como podemos observar no Mapa 7, a Beira é atravessada por vários rios e ribeiros. Destacam-se o Douro e o Tejo que, nascidos fora do território português, seguindo uma orientação Nordeste-Sudoeste, desaguardam no Atlântico, criando duas áreas portuárias de desigual facilidade de circulação marítimo-fluvial mas, constituindo, nos dois casos, portos essenciais nas linhas de contacto entre o litoral e o *hinterland*.

Os rios nacionais, tais como o Mondego, o Dão e o Alva, (estes dois afluentes do Mondego), o Zêzere (afluente do Tejo), o Vouga, e o Côa (afluente do Douro), caracterizam-se por uma orientação norte-sul, sul-norte e leste-oeste, e por um regime de caudais regulados pelos níveis de precipitação<sup>206</sup>. Este conjunto hidrográfico faz parte das vias que colocavam em contacto não apenas as regiões do interior da região beirã, mas também com as que lhe são limítrofes<sup>207</sup>.

Tal como podemos observar no Mapa 7, alguns rios deixam antever a possibilidade do transporte fluvial na Idade Média, estabelecendo algumas linhas de circulação para o litoral. No seu conjunto, a zona localizada entre os rios Douro e Tejo, apresentava no período medievo uma mais clara e eficaz complementaridade entre a navegação fluvial e a circulação terrestre nas zonas mais próximas do litoral, a qual perdia dinamismo e quase desaparecia na chamada Beira Interior, por acréscimo de obstáculos de relevo e redução do leito fluvial, como veremos mais adiante<sup>208</sup>.

---

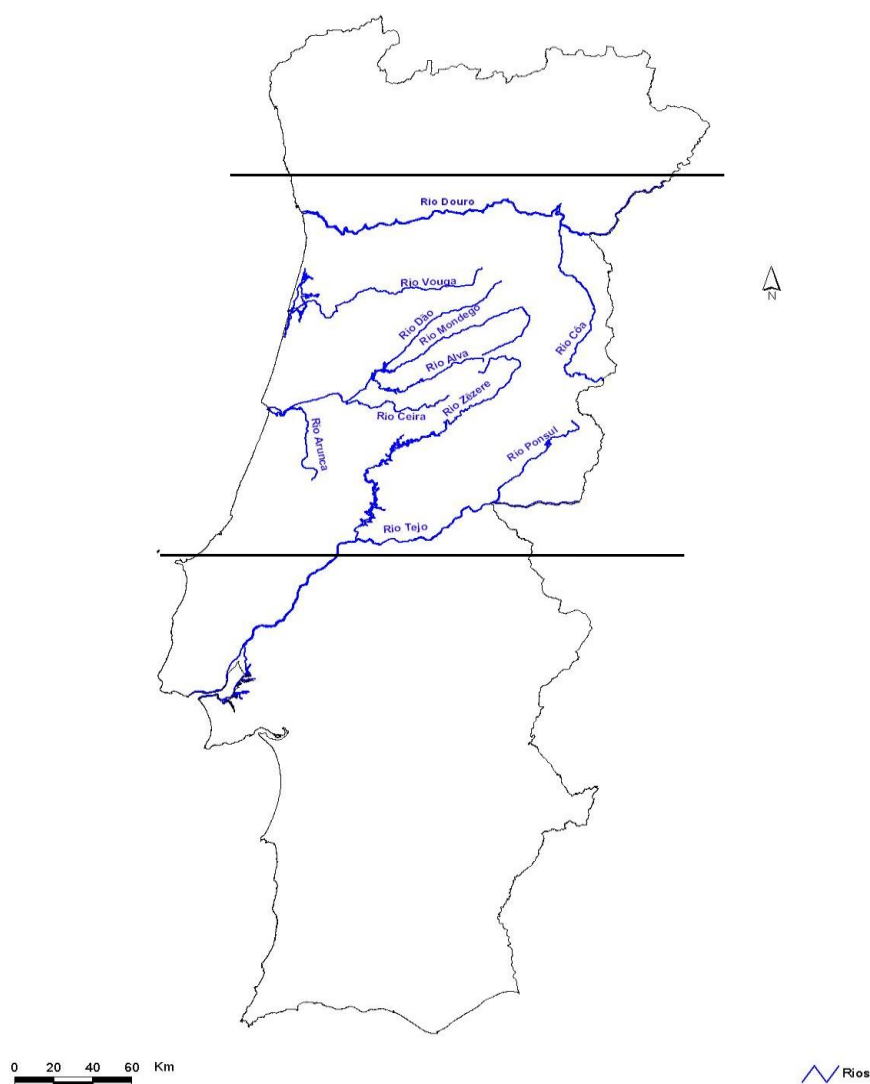
<sup>205</sup> Cf. Orlando Ribeiro - *ob. cit.*, pp. 14 e 41. *Vd. ainda Isabel Castro Pina – A encosta ocidental da serra da Estrela. Um espaço rural na Idade Média*. Cascais: Patrimonia, 1998, pp. 12-14.

<sup>206</sup> Cf. Raquel Soeiro Brito – *ob. cit.*, pp. 24-25.

<sup>207</sup> Segundo A. de Amorim Girão, os rios são “como artérias de circulação do «sangue da terra», são o elemento mais vivo da geografia física”. Cf. A. de Amorim Girão - *Geografia de Portugal*, Porto: Portucalense Editora, 1941, p. 133.

<sup>208</sup> *Vd. subcapítulo 3.1.2.*

Mapa 7 - A rede hidrográfica beirã<sup>209</sup>



Extraído de Hidrografia - Atlas do Ambiente, D.G. dos Recursos Naturais, 1989, acedido em Outubro de 2009 em <http://www.iambiente.pt/atlas/est/index.jsp>

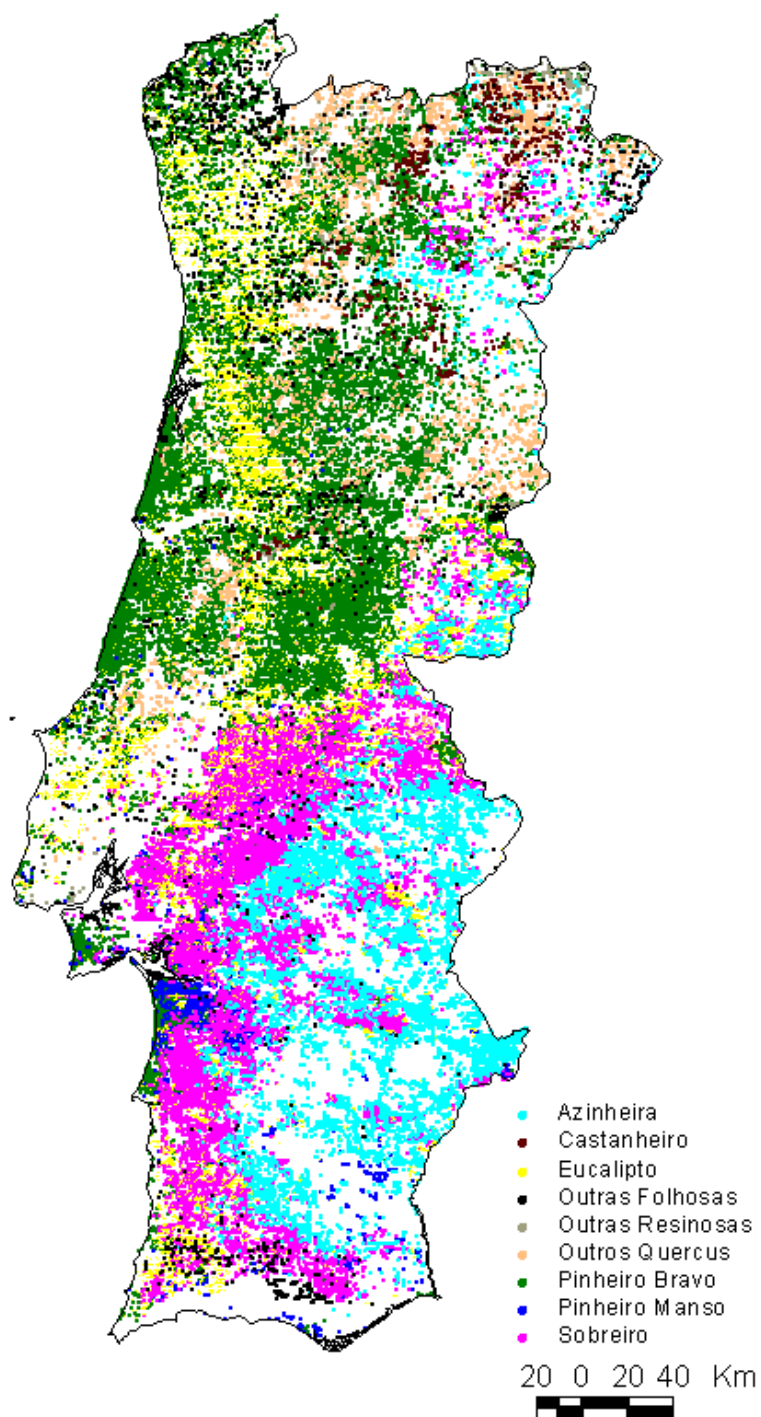
No que respeita ao coberto vegetal espontâneo, a região beirã é relativamente uniforme. As diferenças climáticas determinam a dispersão das espécies florestais e, como

<sup>209</sup> As linhas horizontais inseridas no mapa servem apenas para delimitar o território entre o rio Douro e o rio Tejo que compreende toda a região beirã. Tendo em conta que o mapa disponível é uma versão actual, cabe esclarecer que o traçado mais grosso dos percursos fluviais nele expresso corresponde a bacias hidrográficas criadas por barragens, as quais não existiam no período medieval, mas que não invalidam a apresentação do curso geral do rio



podemos verificar no Mapa 8, a norte do Tejo, e concretamente na Beira, predominam os bosques de pinheiro bravo, castanheiro e carvalho<sup>210</sup>.

**Mapa 8 – Portugal: vegetação natural**



Extraído de Mapas @ [Direcção-Geral das Florestas](#), acedido em Outubro de 2009

<sup>210</sup> Cf. Raquel Soeiro Brito – *ob. cit.*, pp. 26-27 e Orlando Ribeiro – *ob. cit.*, pp. 55-56.

A vegetação natural da Beira é constituída, como podemos ver no Mapa 8, por carvalho e castanheiro, este bem mais representativo em tempos medievais<sup>211</sup> num conjunto de árvores acompanhado de arbustos, mas que não chega a formar uma autêntica floresta<sup>212</sup>. A florestação, quando muito intensa, podia constituir-se como um entrave à circulação, contrastando com as zonas mais agricultadas, mais próximas dos povoados e que nesta região são predominantemente ocupadas por campos de cereais coexistindo com as áreas em pousio<sup>213</sup>.

Por outro lado, coberto vegetal beirão era propício para a prática da pastorícia e tornava essencial a abertura de caminhos próprios para a deslocação dos rebanhos em transumância. Com efeito, aí tinham lugar as deslocações de rebanhos para os pastos de inverno, descendo a Serra da Estrela através da Guarda, Manteigas, Gouveia e Covilhã<sup>214</sup>. Estes caminhos orientavam-se de norte para sul, atravessando a Cordilheira central ibérica, constituindo na Idade Média os caminhos e vales da *Mesta* – associação de criadores castelhanos que deslocavam os seus rebanhos até ao território português em busca de pastos<sup>215</sup>. A entrada de gados castelhanos em Portugal fazia-se, na região, pelo Sabugal em direcção à Serra da Estrela, daí prosseguindo até ao Alentejo se necessário fosse<sup>216</sup>. De realçar que as deslocações sazonais do gado nem sempre eram pacíficas, uma vez que muitas vezes destruíam os campos de cultivo à sua passagem, gerando o descontentamento dos agricultores e sobretudo, dos proprietários de terras<sup>217</sup>. Recorde-se ainda que o

---

<sup>211</sup> Cf. A. H. de Oliveira Marques – *História de Portugal*. vol. I, *Das Origens ao Renascimento*. Lisboa: 1997, p. 20.

<sup>212</sup> Idem, *ibidem*, p. 19.

<sup>213</sup> Idem, *ibidem*, p. 18. Vd. estudos mais recentes em *Paisagens rurais e urbanas. Fontes, metodologias, problemáticas-I, II e III*. Coord. de Iria Gonçalves, Lisboa: Centro de Estudos Históricos, 2005-2007.

<sup>214</sup> IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 6v. Cf. Maria José Lagos Trindade - «O Pastoreio em Portugal séculos XII a XVI» in *Estudos de História Medieval e outros*. Lisboa: Faculdade de Letras de Lisboa, 1981, pp. 38-40. Sobre a importância dos pastos nestas localidades durante a Idade Média consulte-se Isabel Castro Pina – *ob. cit.*, pp. 50-57.

<sup>215</sup> Idem, *ibidem*, pp. 42-46 e Cristina Segura Graiño - «La red viaria en Corona de Castilla en la Edad Media» in *Caminería Hispánica*, Tomo I, *Caminería Física*. Dir. por Manuel Criado del Val, Madrid: AACHE, 1993, p. 382.

<sup>216</sup> Cf. IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. I, fol. 61 e *Chanc. D. João II*, lv. 10, fol. 126.

<sup>217</sup> A prática da transumância era já tradicional para os romanos na Península Ibérica, mantendo-se a coexistência entre a vida agrícola e pastoril entre os visigodos, cf. Luis G. de Valdeavellano – *Historia de España. De los orígenes a la baja Edad Media*. Madrid: Revista Occidente, 1973, pp. 205 e 340. Esta permanência gerou necessidades normativas para a resolução de conflitos de interesses entre camponeses e pastores. Vd. Julius Klein – *La mesta : estudio de la historia económica española 1273-1836*. Madrid: Revista Occidente, 1936, pp. 29-39, 300-312 e Maria José Lagos Trindade – *ob. cit.*, pp. 18-20.



pastoreio é apontado como uma das razões da desflorestação no território português na Idade Média, a par da grande necessidade de madeira e dos arroteamentos<sup>218</sup>.

Na região beirã, o povoamento era na Idade Média, desigual. Encontravam-se zonas bem povoadas como Viseu, Coimbra e o Vale do Vouga, e zonas de povoamento razoável como o vale do Mondego e zonas praticamente desertas como na área montanhosa da Estrela, onde o povoamento era muito disperso. Passando a serra e junto à fronteira, a população agrupava-se em povoados amuralhados, dando origem a aldeias compactas e mais ou menos isoladas<sup>219</sup>. Mas, na zona de planalto beirão observa-se a existência de vilas mais densamente povoadas<sup>220</sup>.

Esta distribuição orográfica e dos povoados, influenciou a criação de vias de comunicação, sendo necessário avaliar até que ponto as condições naturais determinaram o itinerário da *estrada da Beira*.

### 3.1.2. Geografia e circulação

Viajar numa zona montanhosa era, com efeito, uma tarefa difícil e demorada. Os caminhos íngremes, escorregadios e mal preparados, representavam um perigo eminente para subir e ultrapassar a serra. Frequentemente, eram aproveitados os caminhos pastoris que desciam ao sopé da montanha por serem melhor conhecidos pela população<sup>221</sup>. Assim, em termos de comunicação, os habitantes limitavam tendencialmente os seus contactos às povoações limítrofes e a sua circulação às diferentes épocas do ano, pois estas estavam intimamente dependentes da disposição do relevo e das condições climáticas.

A construção de estradas em zonas de relevo muito pronunciado estava, por outro lado, limitada às condições geológicas e à disponibilidade de materiais. Era muito mais difícil abrir uma estrada num afloramento de xisto ou de granito, pedras difíceis de trabalhar, mas que estavam presentes na Serra da Estrela, apesar de este material ser útil na pavimentação dos caminhos. Um caminho pavimentado era, sobretudo em cronologias

---

<sup>218</sup> Cf. Armindo de Sousa - «1325-1480: Condicionismos Básicos» in *História de Portugal*. Dir. por José Mattoso, Vol. II, *A Monarquia Feudal*. Coord. José Mattoso, Lisboa: Círculo de Leitores, 1992, pp. 322-323.

<sup>219</sup> Cf. João Alves Dias – *A Beira Interior em 1496*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1982, pp. 139-141. Vd. ainda Catarina Tente - «Comunidades medievais cristãs do Alto Mondego: projecto de estudo das estratégias de ocupação do território» in *Promontória*. Ano 5, nº5, Faro: Universidade do Algarve, 2007, pp. 245-269.

<sup>220</sup> Cf. Armindo de Sousa – *ob.cit.*, pp. 348-349. Vd. Catarina Tente, *ob. cit.*

<sup>221</sup> Cf. P. G Martín - *El Patrimonio de las Cañadas Reales*. Valladolid: Junta de Castilla y León, 1990, p. 9.

medievais, um caminho permanente e de implantação cuidada, garantindo condições de circulação mais fáceis e favoráveis em todas as épocas do ano<sup>222</sup>.

Nas suas deslocações, o homem medieval tendia a preferir itinerários mais profícuos tais como os que utilizavam os vales, as margens dos rios e as cotas de passagem nas áreas de relevo mais suave. Assim acontecia na região beirã, onde o vale talhado pelo Mondego no seu curso médio e baixo, orientado na direcção nordeste-sudoeste, marcava uma linha transversal de contacto que abrangia quase toda a região, áreas que contrastavam com a serra e as terras altas, onde o localismo e isolamento das comunidades era maior<sup>223</sup>.

Por outro lado, nota-se um certo determinismo geográfico no estabelecimento de certas ligações viárias, tal como acontece na região em estudo<sup>224</sup>. Não podemos esquecer que a via meridiana sublitoral romana Braga-Lisboa, implantada numa área geográfica de cota muito mais baixa, permitiu a sua sobrevivência activa ao longo dos séculos, mantendo-se ainda actualmente como um dos eixos principais do país. Porém, se atentarmos ao caso de Viseu, a vasta zona planáltica em que assenta, definindo zonas de limite das bacias hidrográficas, estava naturalmente destinada a tornar-se num centro de convergência de numerosas vias de comunicação, estabelecida na época romana mas que assim permaneceu até hoje<sup>225</sup>.

Uma alternativa a estas dificuldades seria para o viandante, a utilização da rede hidrográfica, enquanto via de penetração do litoral em direcção ao interior e vice-versa. O rio, tal como já foi afirmado, era utilizado a par da estrada, complementando-a. A viagem fluvial era, geralmente, mais rápida, confortável e barata, podendo-se percorrer maiores distâncias e transportar um volume de carga maior, facto que impulsionou o desenvolvimento do transporte fluvial de pessoas, bens e mercadorias ao longo dos séculos XIV e XV<sup>226</sup>. Todavia, o recurso aos rios nem sempre implicava uma circulação mais fácil,

---

<sup>222</sup> Cf. *Ancient Lines in the Landscape*. Ed. Frank Vermeulen & Marc Antrop, Leuven: Peeters, 2001, pp. 70-71.

<sup>223</sup> Cf. Amélia Aguiar Andrade - «Fronteira e rede urbana...» in *ob. cit.*, p. 28.

<sup>224</sup> Cf. Amadeu Ferraz de Carvalho - «Vias Romanas no Concelho de Tondela» in *Beira Alta*. dir. por Alexandre de Lucena Vale. vol. I-II, Viseu: Junta de Província da Beira Alta, 1942-1943, p. 38.

<sup>225</sup> *Idem, ibidem*, p. 38.

<sup>226</sup> Cf. José Marques - «Viajar em Portugal nos Séculos XV e XVI» in *Revista da Faculdade de Letras do Porto*. IIª série, vol. XIV, Porto: FLUP, 1997, pp. 99-100; A. H. de Oliveira Marques - *História da Agricultura*....pp. 138-140; Iria Gonçalves - «Viajar na Idade Média: de e para Alcobaça na primeira metade do século XV» in *ob. cit.*, pp. 177-200. *Vd. ainda* Maria Helena da Cruz Coelho e Maria José Azevedo Santos - *De Coimbra a Roma: uma viagem em meados de Quinhentos*. Coimbra: Coimbra Editora, 1990; M. Wanklyn - «The impact of water transport facilities on the economies of English river ports, c. 1660-c.1760» in *Economic History Review*, XLIX, I, Utrecht: N. V. A. Oosthoek's Uitgevers MIJ, 1996, pp. 20-34; J. F. Willard - «Inland transportation in England during the Fourteenth

pois a sua navegabilidade estava dependente de uma série de factores naturais não controláveis e da existência, no seu leito, de estruturas de obstrução como pesqueiras e moinhos.

A navegabilidade da rede fluvial regional beirã era extensa, como podemos verificar no Mapa 9. Os cursos fluviais cujo papel nas comunicações era relevante eram o rio Douro, navegável desde o porto de Gaia até à fronteira com Castela, e o rio Tejo, ligando o porto de Lisboa a Vila Velha de Rodão. Um e outro representam vias de penetração do litoral para o interior a partir de portos marítimos e, simultaneamente, permitiam a circulação inter-regional litoral/interior no território português, uma vez que se articulavam ainda com os seus afluentes, alguns deles então navegáveis como era o Zêzere em associação com o Tejo.

O Mondego, igualmente associado a uma saída de mar mas de menor importância – Buarcos, via a sua navegabilidade limitada à zona de vale, uma vez que apenas se podia navegar até Foz do Dão, sendo necessário circular por via terrestre a partir desta vila para alcançar a Beira interior e serrana.

Apesar do seu importante papel nas comunicações inter-regionais e regionais medievais, estes rios conheceram uma crescente construção de moinhos de água, azenhas e açudes<sup>227</sup>, a qual, a par do assoreamento de algumas bacias hidrográficas ocorrido no final da Idade Média, como no caso do Mondego, do Tejo, do Douro e do Vouga, situação que teve como corolário o abreviar da sua extensão navegável disponível<sup>228</sup>.

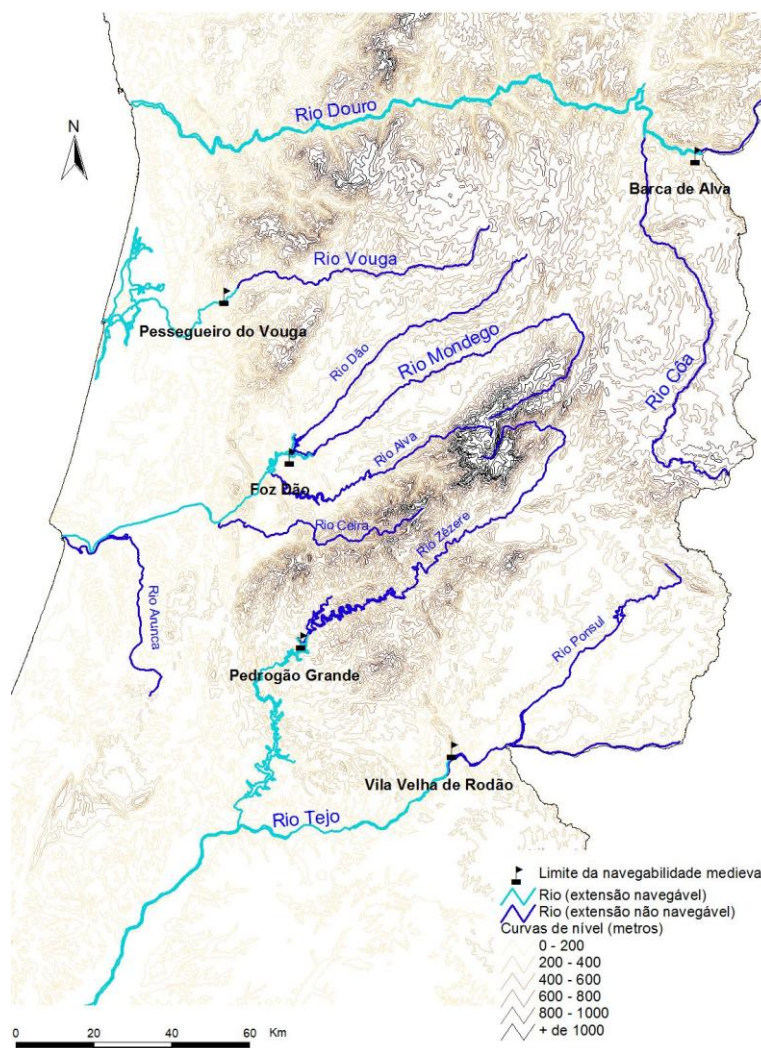
---

Century» in *Speculum – A Journal of Mediaeval Studies*, vol. 1, Massachusetts: The Medieval Academy of America, 1926, pp. 361-374.

<sup>227</sup> Cf. Armindo de Sousa – *ob. cit.*, pp. 376-377; Maria Olímpia da Rocha Gil - *Arroteias do Vale do Mondego durante o século XVI*. Açores: Direcção Regional da Cultura, 1997, pp. 9-14 e Maria Helena da Cruz Coelho – *O Baixo Mondego nos finais da Idade Média*. Vol. I, pp. 215-235.

<sup>228</sup> Acerca desta problemática *vd.* Luís Miguel Duarte e Amândio Jorge Morais Barros - «Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna» in *DOURO – Estudos e Documentos*, vol. II (4), Porto: GEHVID – FLUP, pp. 77-118 ; Artur Teodoro de Matos – *ob. cit.*, pp. 252-257.

**Mapa 9 – Navegabilidade dos principais cursos fluviais do Entre Douro e Tejo na Idade Média<sup>229</sup>**



Um outro factor a considerar era o regime de cheias dos rio Douro, Mondego e Tejo, problema que só ficou resolvido praticamente no século XX. Associáveis à irregularidade provocada pelos regimes de chuvas, as cheias alteravam os leitos e as margens, criando correntes, transportando areias e depositando detritos no leito, pelo que todos os anos os veios de navegação eram alterados. Os barqueiros, particularmente os do

<sup>229</sup> Mapa construído com dados fornecidos por: **Altimetria** - Atlas do Ambiente, Comissão Nacional do Ambiente, 1982, acedido em Outubro de 2009 em <http://www.iambiente.pt/atlas/est/index.jsp>; **Hidrografia** - Atlas do Ambiente, D.G. dos Recursos Naturais, 1989, acedido em Outubro de 2009 em <http://www.iambiente.pt/atlas/est/index.jsp>; **Localidades** - SIGMA - Sistemas de Informação Geográfica e Modelação de Dados Aplicados à História de Portugal; **Navegabilidade** – A. H. de Oliveira Marques – *Portugal na crise dos séculos XIV e XV*. Lisboa: 1987, p. 129.

Douro e os do vale do Mondego tinham de conhecer bem o rio, sob pena da sua imperícia afundar a sua barca em períodos de grandes caudais, pois trata-se de dois dos rios portugueses que possuíam um regime de cheias difícil de controlar<sup>230</sup>.

Encarada na sua globalidade, a região beirã apresentava-se como uma zona de contrastes orográficos, em particular no interior, que pouco facilitavam a circulação de pessoas e bens. Só com a experiência e conhecimento do terreno ou através do estabelecimento de alguns itinerários sólidos e permanentes se poderia dinamizar os contactos litoral-interior, ultrapassando os obstáculos atrás referidos.

## **3.2. Reconstituição de um itinerário**

### **3.2.1. O peso da herança romana**

A região centro de Portugal, como todo o restante território, enfrenta a Idade Média com a ajuda de profundas e vigorosas heranças culturais, resultantes das sucessivas ocupações humanas que marcaram, ao longo do tempo, o território. No que à rede viária diz respeito, a presença romana foi fundamental e até estruturante, permitindo, pela primeira vez, a instituição de um conjunto de eixos de circulação terrestre que constituíam um todo orgânico e intencional.

A marca viária romana traduziu-se na sobrevivência de um elevado número de despojos materiais que, conjuntamente com os textos, constituem elementos indispensáveis para a reconstituição desses itinerários. Trata-se de vestígios de calçadas, pontes, marcos miliários e *mansiones*, sendo estes últimos elementos uma espécie de hospedaria que dava alimentação, água e cama a homens e animais em circulação<sup>231</sup>.

No que toca às calçadas romanas, e a partir do anterior Mapa 4 que reproduz a proposta de Jorge de Alarcão, podemos destacar quatro vias principais: Braga-Mérida,

---

<sup>230</sup> Cf. Maria Helena da Cruz Coelho – *ob. cit.*, pp.109-111.

<sup>231</sup> Este levantamento foi elaborado a partir dos estudos de Jorge de Alarcão – *O Domínio Romano em Portugal*. 4ª ed., Mem Martins: Edições Europa-América, 2002, pp. 87-107; Aníbal Soares Ribeiro – *Pontes Antigas Classificadas*. Porto: Ministério do Equipamento, Planeamento e da Administração do Território: JAE, 1998; *Património Arquitectónico e Arqueológico Classificado: Inventário*. Coord. de Flávio Lopes, 1ª ed., Lisboa: IPPAR: Secretaria de Estado da Cultura, 1993, 3 vols e Pedro Soutinho - *Vias Romanas em Portugal – Itinerários* in [www.viasromanas.pt](http://www.viasromanas.pt) (acedido em 12.11.2010).

Braga-Lisboa, Viseu-Guarda-Idanha-a-Velha e Viseu-Coimbra, que ainda hoje estão presentes na paisagem beirã através de alguns troços<sup>232</sup>.

As pontes romanas, embora apenas subsistam vestígios confirmados em localidades como Segura, Monsanto, Longroiva, Bobadela, Sabugal, São Pedro do Sul, Fonte Arcada, Penalva, Mizarela e Celorico, eram possivelmente mais numerosas mas, ou foram tão modificadas que de momento a sua origem não é reconhecível ou desapareceram totalmente<sup>233</sup>. Estas pontes aqui enunciadas representavam etapas de percurso para aceder a aglomerados populacionais beirões importantes como Viseu, Guarda ou Covilhã.

A existência de um número significativo de calçadas e de pontes romanas na Beira de acordo com o conhecimento até agora disponíveis, levar-nos-ia a pensar que os marcos miliários sobreviventes até aos dias de hoje pudessem ser mais numerosos. Por outro lado, a sua localização actual nem sempre corresponde à original, pois muitos foram deslocados não só devido à sua perda de utilidade, o que fomentou, por exemplo, a sua reutilização, mas também porque nem sempre os primórdios da recolha arqueológica se caracterizaram pelo cuidado e rigor na determinação da sua exacta localização, factores que impossibilitam uma identificação rigorosa do traçado da via a que estavam adstritos<sup>234</sup>.

Ainda mais raras são as *mansiones* identificadas. Estes pontos de apoio fundamentais localizados estrategicamente ao longo das vias romanas existiam em Coimbra, Condeixa-a-Velha, Albergaria-a-Velha e Lancóbriga (desconhece-se a localização exacta desta última)<sup>235</sup>. Em alguns desses locais pode encontrar-se mais tarde, em pleno período medieval, a presença de albergarias e estalagens, o que atesta uma continuidade por uma cronologia assaz longa de certos eixos de contacto.

---

<sup>232</sup> Cf. Jorge de Alarcão – *ob. cit.*, pp. 87-93; Pedro Soutinho – *ob. cit.* e Vasco G. Mantas - «A rede viária romana do território português» in *História de Portugal. Dos tempos Pré-Históricos aos nossos dias*. Vol. II, *O Mundo Luso Romano*. Dir por João Medina. Amadora: Clube Internacional do Livro, 1995, pp. 214-226. Acerca do tema ver ainda Vasco Gil Mantas - *A rede viária romana da faixa atlântica entre Lisboa e Braga, I-II*. (Dissertação de doutoramento policopiada), Coimbra: 1996.

<sup>233</sup> Cf. Pedro Soutinho – *ob. cit.*; Vasco G. Mantas – *ob. cit.*, pp. 220-221 e Fernando Patrício Curado - «A viação romana no concelho de Penamacor. Contribuição para o estudo da via de Mérida a Braga» in *Actas e Memórias do 1º Colóquio de Arqueologia e História do Concelho de Penamacor*. Penamacor: Associação Regional Arqueológica e Defesa do Património, 1982, p. 86.

<sup>234</sup> Cf. Vasco G. Mantas – *ob. cit.*, pp. 217-219. Porém, encontram-se referências dispersas pela bibliografia sobre estes vestígios em várias localidades como Mangualde, Viseu, Celorico, Lameiras, Belmonte, Coimbra, Condeixa-a-Velha, Valhelhas, Vale de Lobo e Guarda cf. Idem, *ibidem*, pp. 221-226, Fernando Patrício Curado – *ob. cit.*, pp. 84-86 e Pedro Soutinho – *ob. cit.* Jorge Alarcão - *O Domínio Romano em Portugal*, pp. 87-107.

<sup>235</sup> Cf. J. M. Roldán Hervás –*ob. cit.*, pp. 19-20. Vd. ainda Jorge Alarcão - *ob. cit.*, pp. 87-107.

Considerando o seu número e qualidade, estes vestígios demonstram a existência de uma rede de estradas romanas relativamente densa na Beira litoral, como podemos ver no Mapa 6, obedecendo a uma orientação sul-norte e noroeste-sudeste. Esta herança romana terá sido posteriormente incorporada no sistema viário medieval, o que torna por vezes difícil a sua exacta localização e datação, uma vez que as reconstruções e remodelações constantes ocorridas ao longo do período medievo e ao longo dos séculos subsequentes, lhe alterou as suas disposições originais.

No entanto, apesar da lógica de contactos romana apresentar uma amplitude espacial muito maior do que a medieval, o certo é que na região beirã, como um pouco por todo o território ibérico, a manutenção de centros urbanos de fundação romana e a sua reutilização como centros episcopais desde os primórdios da reocupação cristã, permitiu a subsistência de eixos fundamentais, ou seja, os que ligavam cidades como Viseu, Lamego, Guarda e Coimbra, não apenas entre si mas também com outras cidades importantes como Lisboa e Braga.

### **3.2.2. Os elementos hierarquizadores do traçado**

O sistema de comunicações de um território é fruto da combinação entre os factores geográficos, sócio-económicos, políticos e culturais das comunidades que, sucessivamente, o utilizam e ocupam. Assim, podemos considerar que existem dois tipos de elementos estruturantes e hierarquizadores do espaço: os que influenciam directamente a orientação e estabelecimento da rede viária, e os que são influenciados pela rede de comunicações e por isso, se estabelecem junto desses eixos. Para o primeiro tipo de elementos considerámos, especificamente, as feiras e as portagens, os mosteiros e os castelos, enquanto para a segunda tipologia seleccionámos as estalagens e as albergarias, estruturas de hospedagem inerentes às deslocações. A ligação entre estes elementos proporcionou uma hipótese de leitura reconstitutiva do percurso que nos propomos cartografar.

A principal herança viária que marcou a região beirã foi a romana, tal como já afirmámos anteriormente, a qual, em resultado de múltiplos e sucessivos factores de alteração, adquiriu uma outra lógica de contactos, a medieval, norteadas por interesses locais e regionais e cujas deslocações são geralmente de média distância.

Finda a “Reconquista”, a Beira, tal como o restante território português, viveu um claro dinamismo entre os séculos XI-XIII, atestado pela outorga e confirmação de

forais<sup>236</sup> e cartas de feira<sup>237</sup>, o que se traduziu no adensar da sua malha urbana, a qual, mantendo como principais elementos hierarquizadores as cidades de origem romana e de componente episcopal como Coimbra, Viseu, Lamego e Guarda<sup>238</sup>, viu desenvolverem-se localidades como por exemplo Celorico da Beira, Trancoso, Pinhel, Castelo Branco, Gouveia e Seia<sup>239</sup>. Uma situação que favoreceu o desenvolvimento de um dinamismo económico que encontrava nesses pontos urbanos os seus principais elementos ordenadores, uma vez que aí se garantiam condições favoráveis à comercialização de produtos e bens manufacturados, provenientes das zonas envolventes, onde se fazia sentir a acção fomentadora das instituições eclesiásticas, nomeadamente das monásticas.

As relações económicas cidade-campo eram fluxos muito complexos que se estabeleciam, por exemplo, através da realização de feiras cujo desenvolvimento mercantil dinamizava o povoamento e estimulava o tráfego comercial<sup>240</sup>. A feira representava um ponto de contacto entre o produtor e o consumidor, o local de encontro de pessoas e bens, fluxos determinados pelas vias de comunicação que lhes garantiam o acesso. Ou seja, a feira fomentou a criação de nódulos de trânsito<sup>241</sup>, privilegiando locais de cruzamento de vias de comunicação, portos marítimos e fluviais. A política régia de instituição de feiras, ao associar-se ao crescimento dos aglomerados populacionais, dos quais elas eram factor de crescimento, exigia, portanto, estruturas adequadas de comunicação e o estabelecimento de uma rede de estradas mais coesa, como a que envolve a cidade da Guarda e as vilas de Celorico e Linhares<sup>242</sup>.

O processo de formação de uma rede urbana fronteiriça, através da fundação e fortificação de alguns povoados, adquiriu um claro protagonismo na Beira, pois estávamos

---

<sup>236</sup> Cf. António Matos Reis – *ob. cit.*, pp. 221-222; Amélia Aguiar Andrade – *ob. cit.*, pp. 33-35; José Marques - «Os Municípios Dionisinos nos finais do século XIII» in *Congresso Histórico Luso-Espanhol sobre o Tratado de Alcanices: 12-17 de Setembro de 1997 - O Tratado de Alcanices e a importância histórica das terras de Riba-Côa: Actas*. pp. 211-231.

<sup>237</sup> Cf. Virgínia Rau – *Feiras Medievais Portuguesas. Subsídios para o seu estudo*. Lisboa: Editorial Presença, p. 34.

<sup>238</sup> Cf. Mapa 40 «Bispados e Metrópoles Eclesiásticas (1095-1199)» in *Atlas Histórico de Portugal*. dir. por A. H. de Oliveira Marques e João Alves Dias, p. 57.

<sup>239</sup> Cf. João Alves Dias – *A Beira Interior em 1496. Sociedade, Administração e Demografia*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1982, p.141.

<sup>240</sup> Cf. A. H. de Oliveira Marques - «A circulação e a troca de produtos» in *Nova História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques. Vol. III, *Portugal em Definição de Fronteiras*. Coord. de Maria Helena da Cruz Coelho e Armando Luís de Carvalho Homem, Lisboa: Editorial Presença, 1996, pp. 508-509.

<sup>241</sup> Cf. Virgínia Rau – *ob. cit.*, p. 36.

<sup>242</sup> IAN/TT, Leitura Nova, Beira, lv. 1, fol. 200 v. – 201 e 258v - 259.



perante um contexto de defesa a leste e de expansão para sul do reino, o que valeu à região centro do reino uma política de ocupação e ordenamento do território baseada no incentivo à fixação da população através da concessão de amplos privilégios em cartas de foral e de feira e no protagonismo dado às Ordens Militares como dinamizadores de povoamento e defesa do território<sup>243</sup>. Tomemos como exemplo Freixo de Espada a Cinta<sup>244</sup>, Aguiar da Beira<sup>245</sup> e Castelo Mendo<sup>246</sup> que receberam cartas de feira para melhor serem povoadas ou carta de privilégios com isenções aos seus moradores.

Por outro lado, a construção de castelos assumiu uma distribuição geográfica cada vez mais precisa e, no século XII, encontramos-os junto à raia dispostos nas linhas de infiltração, controlando vales, passagens, pontes e estradas. Esta distribuição tinha como função controlar as linhas de comunicação e interditar a entrada de invasores nesses pontos estratégicos<sup>247</sup>, pelo que na região existia um total de 43 castelos de 173 inventariados para a totalidade do reino<sup>248</sup>.

A presença de mosteiros surge como elemento hierarquizador da rede viária por vários motivos. Se por um lado, os mosteiros eram centros religiosos e locais de acolhimento, por outro lado, eram grandes proprietários de terras, com vastos senhorios que muito alargavam a sua esfera de influência para além da cerca conventual<sup>249</sup>. Localizam-se quer junto de cidades com notoriedade, ou seja, cabeça de diocese como Coimbra e Lamego, que reuniam nos seus arredores vários mosteiros, como Tentúgal, Lervão, Semide, Receão e Salzedas, ou fora dos grandes centros urbanos, como os mosteiros de Grijó, S. Cristóvão de Lafões, Cucujães ou Vilar Torpim, para citar apenas alguns. Num caso como no outro, a ligação aos eixos principais de circulação terrestre não ultrapassava em média, cinco quilómetros. Alguns mosteiros houve que, organizaram uma malha de caminhos secundários que lhes garantia o contacto com alguns percursos peregrinos, o recebimento das rendas que lhes eram devidas e, igualmente, os colocava em contacto com

---

<sup>243</sup> Cf. Amélia Aguiar Andrade – *ob. cit.*, pp. 34-36.

<sup>244</sup> IAN/TT, Chanc. de D. Dinis, lv. 3, fol. 54.

<sup>245</sup> IAN/TT, Chanc. de D. Dinis, lv. 3, fol. 61 v.

<sup>246</sup> IAN/TT, Chanc. De D. Fernando, lv. 1, fol. 54.

<sup>247</sup> Cf. João Gouveia Monteiro - *Os castelos portugueses dos finais da Idade Média*, Lisboa: Edições Colibri, 1999, p. 23 e Carlos Alberto Ferreira de Almeida - «Castelos e Cercas Medievais» in *História das fortificações Portuguesas no Mundo*. Dir. por Rafael Moreira, Lisboa: Publicações Alfa, 1989, p. 38.

<sup>248</sup> Cf. João Gouveia Monteiro – *ob. cit.*, p. 24.

<sup>249</sup> *Vd. Iria Gonçalves - ob. cit.*, pp. 177-200.

alguns mercados e mercadorias essenciais ao seu sustento e ao escoamento dos seus excedentes<sup>250</sup>.

A associação entre a localização dos mosteiros e os caminhos medievais pode igualmente estabelecer-se na medida em que estas instituições eram imprescindíveis para o alojamento e pernoita dos viajantes, dos peregrinos e dos pobres, que os procuravam dada a escassez de albergarias e estalagens<sup>251</sup>. Com efeito, as disponibilidades de hospedagem constituíam um elemento fundamental no estabelecimento dos eixos de circulação e sua cartografia pode ser um factor significativo na recuperação desses itinerários.

As cidades episcopais de Coimbra e Lamego sobressaem no Mapa 10 pelo facto de comportarem quer estalagens quer albergarias. A distribuição das estruturas de hospedagem num raio médio de cinco quilómetros, paralelamente aos eixos aqui delineados, ou mesmo sobrepondo-se ao próprio itinerário, confirma esta determinação de vias.

Este facto deixa antever que, entre os séculos XIV e XV, a circulação de pessoas e bens deveria exigir a edificação de estalagens ao longo das estradas para a pernoita e descanso dos viajantes<sup>252</sup>.

A estas noções de hierarquia espacial, podemos acrescentar outros níveis de análise, mais relacionados com a orografia e hidrografia. Os embarcadouros e portos fluviais e marítimos articulavam-se e influenciavam os itinerários. Importantes acessos, estes elementos surgem associados à complementaridade entre as vias terrestres e as fluviais/marítimas.

O rio Mondego era fundamental na ordenação do espaço beirão, sendo através dele que Coimbra se abastecia com produtos provenientes do interior e, de fora do reino, vindos também através do porto de Buarcos<sup>253</sup>. Simultaneamente, tinha como função facilitar a distribuição comercial pela zona centro do reino.

---

<sup>250</sup> Vd. a título de exemplo o estudo de Rui Cunha Martins - *Património, Parentesco e Poder. O Mosteiro de Semide do século XII ao século XV*. Lisboa: Escher, 1992, pp. 122-126 e 144-163, e Iria Gonçalves - *ob. cit.*, pp. 177-200.

<sup>251</sup> Vd. subcapítulo 3.3. As estruturas de apoio à circulação.

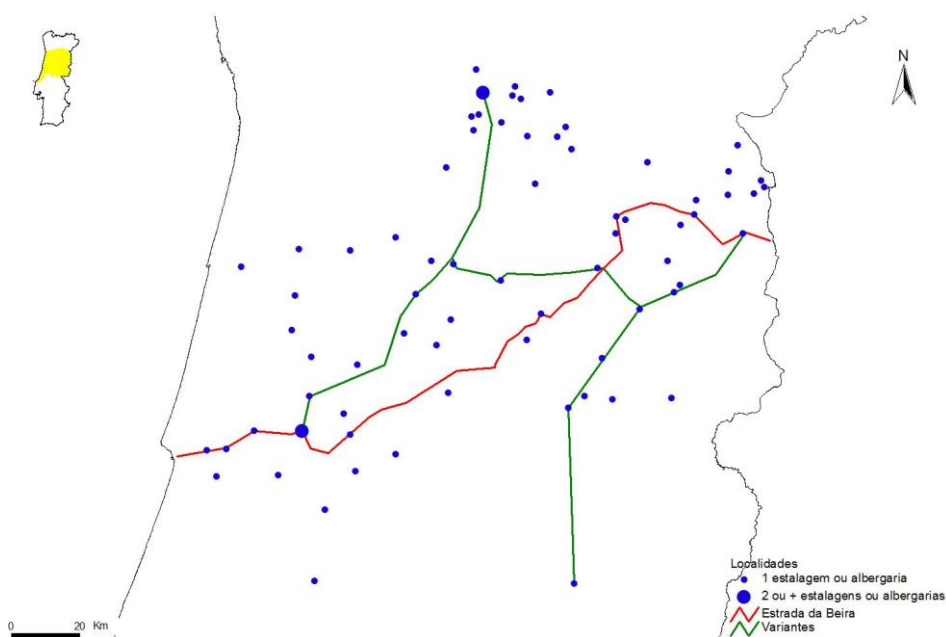
<sup>252</sup> A. Carneiro da Silva – *As estalagens coimbrãs e do seu termo*. Coimbra: Munda, 1988, pp.1-8.

<sup>253</sup> Cf. Maria Helena da Cruz Coelho – *O Baixo Mondego nos finais da Idade Média vol. I*, pp. 400-401; António de Oliveira – *A vida económica e social de Coimbra de 1537 a 1640*. vol. II, parte I, Coimbra: Faculdade de Letras: Universidade de Coimbra, 1972, pp. 2-4.

O rio Vouga, navegável até Pessegueiro do Vouga, facilitava a circulação na região aveirense, sendo o porto de Aveiro porta de entrada/saída para todo o tipo de produtos nacionais e estrangeiros, articulando-se com a *estrada coimbrã* e com a via complementar da *estrada da Beira* que ligava a Lamego.

Mais a norte, também o rio Douro, condicionava a circulação de pessoas e bens pela região, uma vez que sendo navegável até S. João da Pesqueira, aí chegavam e partiam mercadores e comerciantes para o interior beirão, nomeadamente para a Guarda e Trancoso<sup>254</sup>.

#### Mapa 10 – Elementos hierarquizadores do espaço beirão: pontos de hospedagem<sup>255</sup>

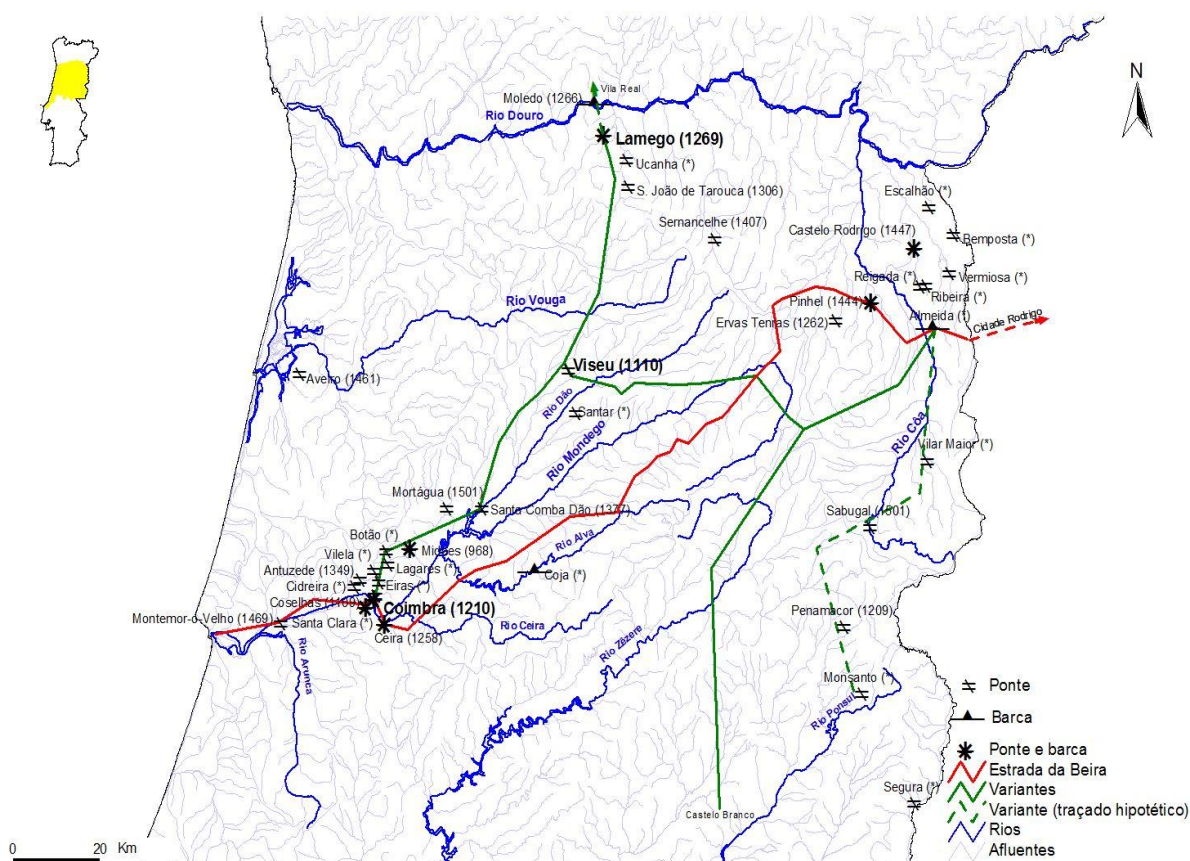


<sup>254</sup> Cf. Luís Miguel Duarte e Amândio Jorge Morais Barros – *ob. cit.*, p. 91.

<sup>255</sup> Mapa construído com dados fornecidos por: **Localidades** - SIGMA - Sistemas de Informação Geográfica e Modelação de Dados Aplicados à História de Portugal. **Estrada da Beira e Variantes** - UL/Col. Museum Bodellianum – *Corona Portugalliae Cum Ei Affinibes Regnis Hispanicis*. Lacobum Robyn, 1795, (esc. 10 cm: 15,5 milhas); UL/ Col. Museum Bodellianum – *Chorographical Map of the Kingdom of Portugal divided into its Grand Provinces*. W. Faden, Londres: 1797. (esc. 18 to a degree); UL/Col. Museum Bodellianum – *Carte Routier du Portugal*. A. Blanchet, Paris: 1807-1808. (esc. 10 myriamètres); AHM – *Carta militar das principais estradas de Portugal*. Romão Eloy de Almeida, Lisboa: 1808. (s/ esc.). **Estalagens e Albergarias** – IAN/TT - *Chancelaria de D. Afonso II*, m.12 de *Forais Antigos*, nº 3 e 4; *Chancelaria de D. Afonso III*, livros 1, 2 e 3; *Chancelaria de D. Dinis*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Fernando*, livros 1, 2, 3 e 4; *Chancelaria de D. João I*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Afonso V*, livros 1, 2, 3, 4, 10, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 33; *Leitura Nova. Beira*, livros 1, 2 e 3; *Cartas originais dos reis enviadas à Câmara de Coimbra (1480-1571)*, ed. José Branquinho de Carvalho, sep. *Arquivo Coimbrão*, vols VI-VIII, Coimbra, 1943; *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Afonso IV (1325-57)*. ed. de A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1982. *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*. ed. de A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1986; *Ordenações Afonsinas – Livro II*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984; *Ordenações del-Rei Dom Duarte*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1988 e Iria Gonçalves - «Privilégios de estalajadeiros portugueses (séculos XIV e XV)» in *Imagens do Mundo Medieval*. Lisboa: Livros Horizonte, 1988, pp. 143-156

Associáveis à hidrografia beirã as pontes e barcas de passagem existem para facilitar o estabelecimento de um itinerário. Tratava-se de estruturas que geravam grandes preocupações com a sua manutenção, uma vez que a sua ou destruição ou falta de manutenção provocava graves prejuízos ao bom desenvolvimento das relações viárias locais e regionais<sup>256</sup>.

**Mapa 11 - Pontes e barcas de passagem da Beira medieval**<sup>257</sup>



<sup>256</sup> Vd. António de Oliveira – *ob. cit.*, pp. 7-10.

<sup>257</sup> As datas inseridas nos mapas a partir daqui, indicam a primeira menção na documentação compulsada mas, sempre que há desconhecimento ou omissão de data, foi inserido um asterisco (\*). Mapa construído com os dados fornecidos por: **Hidrografia** - Atlas do Ambiente, D.G. dos Recursos Naturais, 1989, acedido em Outubro de 2009 em <http://www.ambiente.pt/atlas/est/index.jsp>; **Localidades** - SIGMA - Sistemas de Informação Geográfica e Modelação de Dados Aplicados à História de Portugal; **Estrada da Beira e Variantes** - UL/Col. Museum Bodellianum – *Corona Portugalliae Cum Ei Affinibus Regnis Hispanicis*. Iacobum Robyn, 1795, (esc. 10 cm: 15,5 milhas); UL/ Col. Museum Bodellianum – *Chorographical Map of the Kingdom of Portugal divided into its Grand Provinces*. W. Faden, Londres: 1797. (esc. 18 to a degree); UL/Col. Museum Bodellianum – *Carte Routier du Portugal*. A. Blanchet, Paris: 1807-1808. (esc. 10 myriamètres); AHM – *Carta militar das principais estradas de Portugal*. Romão Eloy de Almeida, Lisboa: 1808. (s/ esc.); **Pontes e Barcas de passagem** - Artur Teodoro de Matos - *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, vol. II, Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980; A. Nogueira Gonçalves - *As pontes do mestre Zacarias de Córdova no século X*. sep. Revista Ocidente, vol. LXXII, Lisboa, 1967.

Observando o Mapa 11, podemos verificar que apesar da densa teia hidrográfica beirã, as pontes e barcas de passagem se situam, essencialmente, nas proximidades dos aglomerados urbanos, contribuindo para evidenciar a necessidade mais premente de deslocação das populações nas imediações desses aglomerados populacionais.

Embora não se sobrepondo sempre aos itinerários traçados, a existência destas estruturas que permitem ultrapassar os rios e os seus afluentes, ajudam a delinear a orientação dos percursos. Apesar de desconhecermos as datas de fundação para a maioria delas, parece relevante o facto da sua localização poder ser decisiva para a determinação do traçado da *estrada da Beira* e suas variantes, ou melhor, eixos complementares, tal como acontece com as pontes localizadas em Coselhas<sup>258</sup> e Eiras no leito do rio Mondego, a ponte e barca de Ceira<sup>259</sup> no rio do mesmo nome, a barca de Coja no rio Alva, as pontes de Santa Comba Dão<sup>260</sup>, Santar e Viseu no rio Dão, e ainda a barca de passagem de Almeida<sup>261</sup> no rio Côa, que surgem mencionadas na documentação medieval.

Em suma, a reconstrução da rede viária medieval tem de levar em conta a existência de todos estes elementos hierarquizadores do espaço. Com efeito, a sua influência ajuda a delinear a orientação dos percursos, criando circuitos económicos, políticos e culturais que caracterizaram a Beira ao longo da Idade Média.

### 3.2.3 A identificação dos diferentes troços e principais nós viários

De acordo com a opinião de A. H. de Oliveira Marques, a *estrada da Beira* irradiava de Coimbra para oriente até à Guarda e Pinhel, com eixos alternativos até Viseu, Lamego e Covilhã<sup>262</sup>.

A partir do estudo documental e cartográfico consideramos que a *estrada da Beira* seguia o vale do Mondego pela margem esquerda, acompanhando sempre que possível o rio. Era um itinerário cujos principais troços estabeleciam as ligações entre os maiores centros urbanos da região, tendo em conta pontos de passagem que evitavam entrar em

---

<sup>258</sup> Livro Preto, vol. I, pp. 5-10 e DMP/D.P., p. 278.

<sup>259</sup> Cf. Livro Preto, vol. I, pp. 256-257 e *Cartas Originais dos Reis*, pp. 15-16.

<sup>260</sup> IAN/TT, *Chanc. de D. Fernando*, lv. 2, fol. 10.

<sup>261</sup> IAN/TT, *Chanc. de D. João I*, lv. 3, fol. 97 v. – 99.

<sup>262</sup> A. H. de Oliveira Marques - «A circulação e a troca de produtos» in *ob. cit.*, pp. 487-489.

percursos de altitude mais elevada, portanto mais difíceis, à medida que se aproximavam da serra.

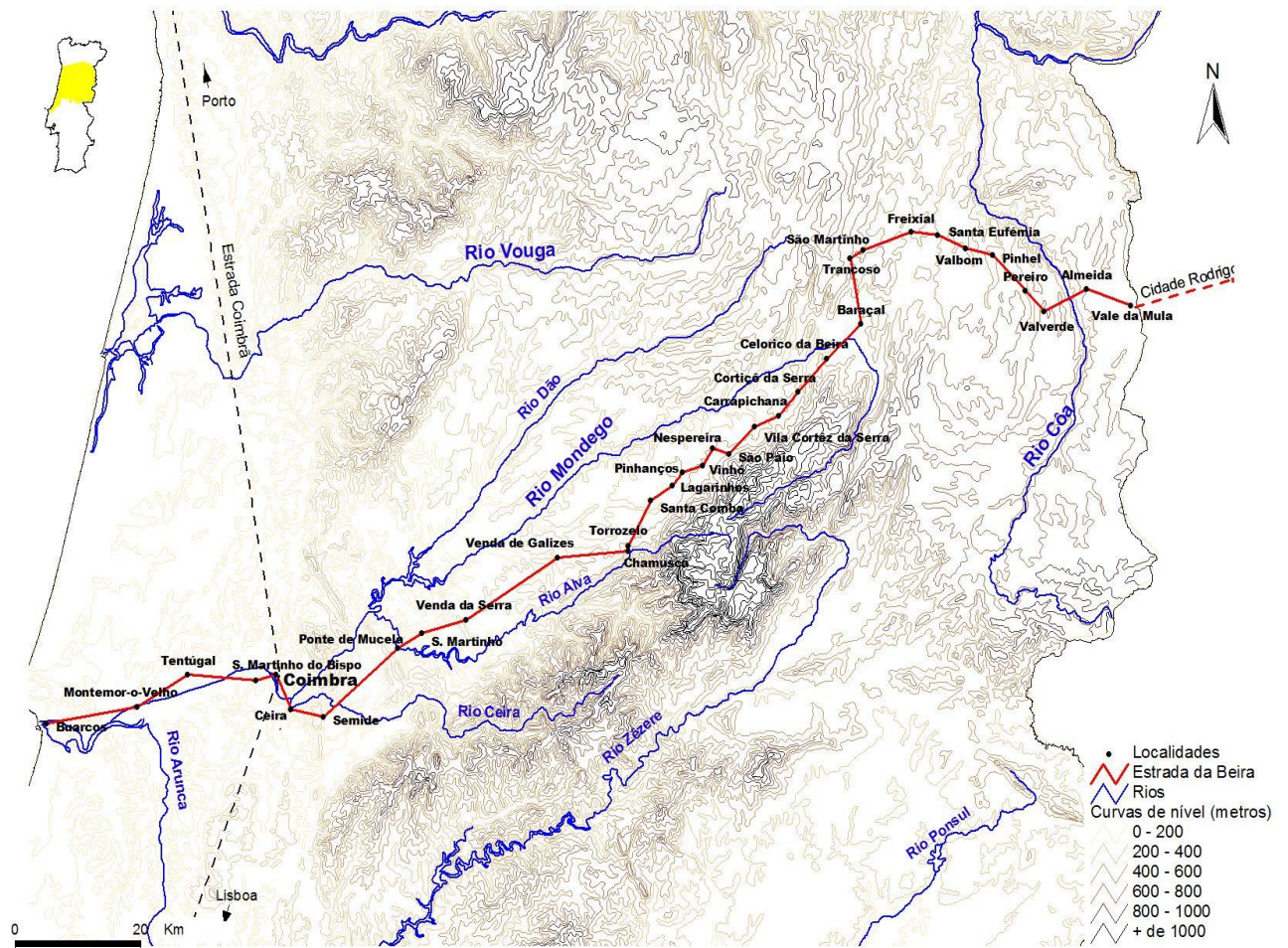
A análise incidirá, em primeiro lugar, sobre o troço principal denominado por *estrada da Beira*, realçando todos os elementos que justifiquem o itinerário aqui proposto e, só posteriormente, visará as possíveis alternativas à estrada principal.<sup>263</sup>

---

<sup>263</sup> Mapa construído com os dados fornecidos por: **Altimetria** - Atlas do Ambiente, Comissão Nacional do Ambiente, 1982, acedido em Outubro de 2009 em <http://www.iambiente.pt/atlas/est/index.jsp>; **Hidrografia** - Atlas do Ambiente, D.G. dos Recursos Naturais, 1989, acedido em Outubro de 2009 em <http://www.iambiente.pt/atlas/est/index.jsp>; Localidades - SIGMA - Sistemas de Informação Geográfica e Modelação de Dados Aplicados à História de Portugal; **Estrada da Beira e Variantes** - UL/Col. Museum Bodellianum – *Corona Portugalliae Cum Ei Affinibes Regnis Hispanicis*. Lacobum Robyn, 1795, (esc. 10 cm: 15,5 milhas); UL/Col. Museum Bodellianum – *Chorographical Map of the Kingdom of Portugal divided into its Grand Provinces*. W. Faden, Londres: 1797. (esc. 18 to a degree); UL/Col. Museum Bodellianum – *Carte Routier du Portugal*. A. Blanchet, Paris: 1807-1808. (esc. 10 myriamètres); AHM – *Carta militar das principais estradas de Portugal*. Romão Eloy de Almeida, Lisboa: 1808. (s/ esc.). Fontes Manuscritas: *Chancelaria de D. Afonso II*, m.12 de *Forais Antigos*, nº 3 e 4; *Chancelaria de D. Afonso III*, livros 1, 2 e 3; *Chancelaria de D. Dinis*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Fernando*, livros 1, 2, 3 e 4; *Chancelaria de D. João I*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Afonso V*, livros 1, 2, 3, 4, 10, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 33; *Chancelaria de D. Manuel I*, livros 1 e 2; *Inquirições de D. Afonso III*, livro 3; *Inquirições de D. Dinis*, livros 1 e 5; *LEITURA NOVA: Beira*, livros 1, 2 e 3.; *Estremadura*, livros 2 e 11; *Direitos Reais*, livros 1, 2 e 3; *Forais Novos. Beira*, livro único; Fontes Impressas: *Cartas originais dos reis enviadas à Câmara de Coimbra (1480-1571)*, ed. José Branquinho de Carvalho, sep. *Arquivo Coimbrão*, vols. VI-VIII, Coimbra, 1943; *Cartografia de Espanha en la Biblioteca Nacional siglos XVI al XIX*. Dir. por C. L. Mayayo. Bilbao: Biblioteca Nacional, [s.d.]; José Branquinho de Carvalho- « O mais antigo livro de Vereações» in *Arquivo Coimbrão*, vol. XII, pp. 53-68; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. Afonso IV*, ed. A H Oliveira Marques, Lisboa, INIC/Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 3 volumes, Lisboa, 1992; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. Duarte (1433-1435)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1998. 3 vols.; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. João I*. ed. João José Alves Dias. Lisboa: Centro de Estudos Históricos, 2004; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. Pedro I (1357-1367)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1984; *Cortes de Coimbra 1390*. Lisboa: Arquivo Histórico da Câmara Municipal; *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Afonso IV (1325-57)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1982; *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1986; *Cortes Portuguesas, reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade de Nova de Lisboa, 2002; *Crónicas dos Sete Primeiros Reis de Portugal*. ed. crítica por Carlos da Silva Tarouca. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1952. 3 vols.; *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Particulares*. ed. Rui de Azevedo, vol.III e IV, AD 1101-1115. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1940; *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Régios*, vol. I. ed. Rui de Azevedo. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1958-1961; *Documentos de D. Sancho I (1174-1211)*. ed. Rui de Azevedo, Avelino de Jesus da Costa e Marcelino Pereira. Coimbra: Academia Portuguesa da História, 1979; *Gavetas (As) da Torre do Tombo*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1977. 12 vols.; *História florestal, aquícola e cinegética*. ed. C. M. Baeta Neves, Lisboa:Ministério da Agricultura e Pescas, 1980-1983; *Livro Preto da Sé de Coimbra*. ed. crítica por Leontina Ventura e Mª Teresa Veloso, dir. Avelino de Jesus da Costa. Coimbra: Arquivo da Universidade, 1977-1979. 3 vols.; *Milenário de Aveiro. Coleção de documentos históricos, I, 959-1516*. ed. A. G. Rocha Madahil. Aveiro: Câmara Municipal, 1954. 2 vols.; Belisário Pimenta - *As Cartas do Infante D. Pedro à Câmara de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1923; Rui de Pina – *Crónica de El-Rei D. João II*. Ed. por Alberto Martins de Carvalho, Coimbra: Atlântida, 1950; *Portugaliae Monumenta Historica, Diplomata et Chartae*. Lisboa, 1867-1873; *Portugaliae Monumenta Historica, Inquisitiones*. Lisboa, 1867; *Portugaliae Monumenta Historica, Leges et Consuetudines*. Lisboa, 1856; *Tombo da Comarca da Beira (1395)*. Sep. de *Archivo Historico Portuguez*, vol. X, Lisboa, 1916.



## Mapa 12 - A estrada da Beira



### 1. Buarcos – Coimbra

A ligação entre o porto de Buarcos e a cidade de Coimbra permitia a existência de um circuito comercial que privilegiava o transporte de sal, de pescado e de produtos vindos de fora do reino<sup>264</sup>. A partir de Buarcos seguia-se para a vila de Montemor-o-Velho, onde se localizava o castelo homónimo que teve um papel de relevo na estratégia de D. Afonso Henriques para a conquista de Leiria<sup>265</sup>. O caminho de Montemor-o-Velho aparece muitas vezes citado na documentação mas enquanto limite territorial de propriedades, adquirindo

<sup>264</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Fernando*, lv. 2, fol. 11 v.-12. O caminho surge, mais tarde, associado à Figueira da Foz, mas esta vila só assumiu a primazia sobre Buarcos a partir do século XVI cf. Manuela Mendonça - «Buarcos, Tavarade e Redondos – três povoações no processo histórico de uma cidade: Figueira da Foz» in *Cidades, Vilas e Aldeias de Portugal. Estudos de História Regional Portuguesa*. Vol. I. Lisboa: Edições Colibri, 1995, pp. 179-200.

denominações diversas tais como via régia<sup>266</sup>, via pública<sup>267</sup>, caminho<sup>268</sup> e via<sup>269</sup>, as quais lhe conferem o estatuto de via principal.

Seguia-se depois para Tentúgal<sup>270</sup>. Aí se localizava um dos paços reais utilizados aquando da estadia do monarca e da sua corte pela região do Mondego<sup>271</sup>. Surgem várias menções à passagem e permanência dos monarcas em Tentúgal nas reconstituições dos itinerários régios dos séculos XIV e XV<sup>272</sup>.

A etapa seguinte prosseguia por S. Martinho do Bispo até Coimbra. Nas proximidades da igreja de S. Martinho do Bispo, citada em vários documentos, é enunciada uma estrada que, apesar da falta de pormenores, seria possivelmente um troço da *estrada da Beira* aqui em análise, pois só uma via com reconhecida utilidade e importância servia de factor delimitador de propriedades com tal frequência<sup>273</sup>.

## 2 . Coimbra – Ponte de Mucela

Coimbra era um grande nó viário no período medieval. A encruzilhada de caminhos ao seu redor revela a importância da cidade na rede de comunicações do Reino e sobretudo, da região. Era por Coimbra que se fazia o trajecto entre Lisboa e o Porto, pela

---

<sup>265</sup> Cf. João Gouveia Monteiro – *Os Castelos Portugueses dos Finais da Idade Média*. Lisboa: Edições Colibri 1999, p. 21 e António de Oliveira – *ob. cit.*, p. 24.

<sup>266</sup> Cf. Maria José Azevedo Santos – *Vida e Morte num Mosteiro Cisterciense – S. Paulo de Almaziva. Séculos XII – XIV*. Lisboa: Edições Colibri, 1998, pp. 174, 186, 187, 191, 198, 201, 210 e 213

<sup>267</sup> Cf. PMH/D.P., tomo I, p. 454; *Livro Preto*, vol. I, p. 42; *Livro Preto*, vol. II, p. 243; Maria José Azevedo Santos – *ob. cit.*, p. 178.

<sup>268</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Fernando*, lv. 2, fol. 8v, 11 v.–12.

<sup>269</sup> Cf. Maria José Azevedo Santos – *ob. cit.*, p. 213.

<sup>270</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Fernando*, lv. 2, fol. 11 v.–12.

<sup>271</sup> Cf. José Custódio Vieira da Silva – *Paços Medievais Portugueses*. 2ª ed., Lisboa: IPPA, 2002, pp. 80-115 e Rita Costa Gomes – *A Corte dos Reis de Portugal no Final da Idade Média*, Lisboa: Difel, p. 250.

<sup>272</sup> Os itinerários régios devem ser utilizados com ponderação dadas as limitações que encerra a chancelaria régia no acompanhamento efectivo das deslocações do rei. Cf. Mª Teresa Campos Rodrigues – «O Itinerário de D. Pedro I (1357-1367)». Sep. *Revista Ocidente*. Vol. LXXXII, Lisboa, 1972, pp. 155 e159; Idem - «O Itinerário de D. Fernando (1367-1383)». Sep. de *Bracara Augusta*. tomo 32, n.ºs 73-74 (85-86), Braga: 1978, pp.22-23 e 53 e Humberto Baquero Moreno - *Os Itinerários de El-Rei Dom João I (1384-1433)*, Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1988, pp. 165-168, 173-175.

<sup>273</sup> Cf. *Livro Preto*, vol. I, pp. 54-55 e 56-57; *Livro Preto*, vol. II, pp. 6-7; *DMP – Documentos Particulares (1116-1123)*, pp. 24 e 28.



já mencionada estrada coimbrã<sup>274</sup>. Esta cruzava-se com a *estrada da Beira*, permitindo o acesso ao interior beirão e a outras cidades como Viseu e Lamego, em eixos que serão descritos mais à frente.

Este troço é marcado pela passagem de pontes. Iniciava-se o trajecto atravessando o rio Mondego na ponte de Coimbra, mandada construir por D. Afonso Henriques, aproveitando a antiga ponte romana ali existente<sup>275</sup>. As obras, cuidados e doações para a ponte de Coimbra foram uma preocupação de todos os monarcas portugueses e de alguns particulares nobres, por imitação da política régia<sup>276</sup>.

Da cidade coimbrã caminhava-se, novamente, em direcção a uma ponte localizada em Ceira daí seguia-se até Semide<sup>277</sup>. Não existe muita informação acerca desta ligação mas, tendo em conta a importância do mosteiro de Semide, seria lógico que o percurso fosse por aí estabelecido<sup>278</sup>. Por outro lado, a passagem de D. João I entre os anos de 1392-1394 por este cenóbio aponta para a existência da estrada aqui descrita<sup>279</sup>.

Chegava-se, então, a Ponte de Mucela.

---

<sup>274</sup> Vd. Amélia Aguiar Andrade - «Estado, territórios e “Administração Régia Periférica”» in *ob.cit.*, pp. 36-37, 47 e Suzanne Daveau - «A estrada Coimbrã» in *Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*. Lisboa: Sá da Costa, 1988, pp. 451-461.

<sup>275</sup> Cf. Luísa Trindade - «Coimbra, “capital” do Ducado do Infante D. Pedro. Algumas questões em torno de uma possível intervenção urbanística» in *Actas do Colóquio Internacional Universo Urbanístico Português 1415-1822*. Coord. de Renata Araújo, Walter Rossa e Helder Carita. Lisboa: Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, 2001, pp. 61-63.

<sup>276</sup> Vd. IAN/TT - *Leitura Nova. Livro de Reis*, lv. 1, fol. 75v-77v; IAN/TT - *Chanc. de D. Fernando*, lv. 2, fol. 11v-12; IAN/TT - *Leitura Nova. Estremadura*, lv. 11, fol. 199v-200v; *Cartas Originais dos Reis Enviadas à Câmara de Coimbra*, pp. 6-8, 12, 15-16, 23, 133, 139, 141-142, 155, 161-162; Ana Paula Pratas Figueira Santos - *A Fundação do Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra. Da instituição por D. Mor Dias à intervenção da Rainha Santa Isabel*. Vol. 2. Dissertação de Mestrado em História da Idade Média. Coimbra: Faculdade de Letras: Universidade de Coimbra, 2000, p. 40. Sobre as doações para pontes e barcas em Coimbra ver Maria Helena da Cruz Coelho - «A acção de particulares para a pobreza nos séculos XI e XII» sep. *A pobreza e a assistência aos pobres na Península Ibérica*. Lisboa, 1972, pp. 247-253.

<sup>277</sup> Cf. *Cartas Originais dos Reis enviadas à Câmara de Coimbra*, pp. 15-16; *Livro I da Correia*. Coimbra: Biblioteca Municipal de Coimbra, 1938, pp. 206-207e Ana Paula Pratas Figueira Santos - *ob. cit.*, p. 40.

<sup>278</sup> Vd. Rui Cunha Martins - *ob. cit.* e Carla Patrícia R. Varandas - *A Colegiada de S. Pedro de Coimbra das origens ao final do século XIV*. Dissertação de Mestrado em História Medieval. Coimbra: Faculdade de Letras: Universidade de Coimbra, vol. 2, 1999, p. 106.

<sup>279</sup> Cf. Humberto Baquero Moreno - *Os Itinerários de El-Rei Dom João I (1384-1433)*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1988, pp. 51-61.

### 3. Ponte de Mucela – Venda de Galizes

Depois de ultrapassada Ponte de Mucela, datada de 1298<sup>280</sup>, mas que é referida na documentação mais tardiamente, já no séc. XVI<sup>281</sup>, seguia a *estrada da Beira* para S. Martinho da Cortiça e Venda da Serra. A referência toponímica «venda» resulta da existência de pontos de apoio ao longo dos caminhos que se dedicavam à venda de géneros alimentares, fornecimento de água e, por vezes, ao alojamento de viajantes e tratamento das montadas<sup>282</sup>. Não são propriamente albergarias ou estalagens mas, facultavam um apoio mínimo aos viajantes.

A estrada seguia depois de Venda da Serra até Venda de Galizes. Apesar de não dispormos de elementos documentais que refiram este troço, podemos propor a sua existência devido ao facto desta ligação se situar sobre cotas de altimetria entre 0 - 200 metros, paralelamente ao vale do rio Alva como podemos ver pelo Mapa 9, o que surgia bem mais favorável à implantação de um itinerário.

### 4. Venda de Galizes – Celorico da Beira

Este troço conduzia a uma das mais importantes vilas e cruzamentos de vias de comunicação da região: Celorico da Beira. O percurso seguia por Chamusca, Torrozel, Santa Comba, Pinhanços, Lagarinhos, Vinhó, Nespereira<sup>283</sup>, São Paio, Vila Cortês da Serra, Carrapichana, Cortiço da Serra até Celorico.

Para além deste troço principal incorporado na *estrada da Beira*, existia uma variante que ligava Galizes a Nogueira de Cravo e ao reguengo da Bobadela<sup>284</sup>. Mais a norte, uma via ligava Carrapichana a Linhares, caminho decalcado da velha estrada romana e que ficou conhecido como «estrada dos almocreves» por ser essencial para o abastecimento da população e para a afluência à feira de Linhares<sup>285</sup>.

---

<sup>280</sup> Cf. Carlos Alberto Ferreira de Almeida e Mário Jorge Barroca – *História da Arte em Portugal – O Gótico. Vol. II*. Lisboa: Editorial Presença, 2002, p. 127.

<sup>281</sup> Cf. *Cartas originais dos reis enviadas à Câmara de Coimbra (1480-1571)*, ed. José Branquinho de Carvalho, sep. *Arquivo Coimbrão*, vols. VI-VIII, Coimbra, 1943, p. 133.

<sup>282</sup> Cf. António de Oliveira – *ob. cit.*, pp. 57, 63

<sup>283</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Dinis*, lv. 1, fol. 154 – 154 v.

<sup>284</sup> Cf. IAN/TT – *Chanc. de D. Afonso III*, lv. 1, fol. 41v-42.

<sup>285</sup> Vd. Maria da Conceição Moreira – *Linhares, aspectos históricos*. Lisboa: Serviço Nacional de Parques, Reservas e Património Paisagístico, 1980, pp. 11-22.

## 5.Celorico da Beira – Pinhel

De Celorico da Beira podia seguir-se para diversos destinos como Guarda e Viseu, ou as vilas de fronteira como Pinhel. Uma situação que permite atribuir a Celorico da Beira o papel de segundo nó viário fundamental nas ligações da Beira.

Esta vila beirã vivia uma dinâmica económica muito relevante na Idade Média portuguesa, graças à sua feira anual outorgada por D. Dinis em 1287 e confirmada por D. João I em 1394<sup>286</sup>. Um outro factor importante a confirmar a situação apontada resulta da aplicação de cobrança de portagens e das querelas daí resultantes, tal como acontecia com os moradores de Trancoso em 1314, que se queixavam ao rei de cobranças indevidas de portagem que os alcaides de Celorico lhes exigiam por irem aí moer o trigo, questão que o rei arbitrou confirmando aos moradores de Trancoso a isenção de tal pagamento<sup>287</sup>.

O percurso seguia depois em direcção ao Barraçal, onde é referido o pagamento de portagem, numa sentença de D. João I em 1412<sup>288</sup>, e daí se chegava a Trancoso. Esta vila era vital para o dinamismo da Beira interior, na medida em que aí tinha lugar uma das mais frequentadas feiras medievais, instituída por D. Afonso III em 1273<sup>289</sup>. Trancoso atraía à região mercadores de todo o Reino e até de Castela<sup>290</sup>, afirmando-se como um pólo de ocupação humana muito significativo.

Por seu lado, os capítulos especiais apresentados pela vila nas Cortes de 1434, revelam preocupações relacionadas com a circulação uma vez que são mencionadas incorrecções na cobrança das portagens<sup>291</sup>, bem como a necessidade de estabelecimento de estalagens, a fim de apoiarem os viandantes<sup>292</sup>.

---

<sup>286</sup> Cf. Virgínia Rau – *ob. cit.*, p. 100.

<sup>287</sup> Cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 207 - 207 v.

<sup>288</sup> Cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Direitos Reais*, lv. 1, fol.258 - 259

<sup>289</sup> CF. Humberto Baquero Moreno- «A feira de Trancoso nos séculos XIV e XV» in *Revista de Ciências Históricas*. Porto, vol.3, 1988, pp.217-221.

<sup>290</sup> Cf. António dos Santos Pereira - «Centralidades históricas no interior beirão» in *Beira Interior como região de fronteira: actualidade e perspectivas. Actas do Seminário da Beira Interior*. Coord. de. Marques Reigado e António J.F. Matos. Covilhã: Universidade da Beira Interior, 1999, p. 240.

<sup>291</sup> Cf. *Chancelarias Portuguesas – D. Duarte (1433-1435)*. Vol. I, tomo II, Lisboa: Centro de Estudos Históricos: Universidade Nova de Lisboa, 1998, pp. 386-387.

<sup>292</sup> Cf. *Cortes Portuguesas – Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)*. Dir. por A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: Centro de Estudos Históricos: Universidade Nova de Lisboa, 2000, p. 550.

A proximidade com Castela fazia, como já foi explicitado anteriormente, desta estrada um elemento vital, sobretudo em momentos de confronto, militar e/ou político com o vizinho reino castelhano, conforme fica atestado pela presença de monarcas em Trancoso como D. Afonso II<sup>293</sup>, D. Fernando<sup>294</sup>, D. Pedro I<sup>295</sup> e D. João I<sup>296</sup>, que estanciaram na vila por mais de uma vez. Os dados apontados testemunham, sem dúvida, que a localidade era fulcral na circulação inter-regional, sendo provavelmente ponto de passagem obrigatório.

A saída de Trancoso fazia-se em direcção a S. Martinho e Souto Maior. Esta ligação, apesar das poucas informações disponíveis, surge mencionada em 1467, numa carta de doação particular que identifica este troço como um dos limites da propriedade doada<sup>297</sup>. Daí seguia-se pelo Freixial, Santa Eufémia e Valbom até chegar a Pinhel. Na descrição de Trancoso contida no *Tombo da Comarca da Beira*, em 1395, mencionava-se uma via velha que ligava a vila de Trancoso a Pinhel, tratando-se provavelmente de uma calçada romana que permaneceu em uso, e que se incorporava no traçado da *estrada da Beira*<sup>298</sup>.

Assim, a partir de Trancoso a estrada orientava-se claramente para a fronteira e para a ligação com o reino de Castela, concretizando assim uma ligação litoral/interior e facultando a possibilidade de ligação aos grandes eixos viários castelhanos que asseguravam também a ligação ao além Pirinéus<sup>299</sup>.

## 6. Pinhel – Almeida – Vale de Mula – (San Felices de Galegos – Ciudad Rodrigo)

Pinhel era, sem dúvida, outro dos cruzamentos importantes da *estrada da Beira*. Na documentação compulsada surge mencionada pela primeira vez uma via pública, junto de Pinhel, numa carta de doação emitida pelo abade do mosteiro de S. João de Tarouca em 1251, referindo-se aí que em Pinhel passava um rio o que, por conseguinte, a possível

---

<sup>293</sup> Cf. João Alves Dias - *Itinerário de D. Afonso II (1211-1223)*. Sep. *Estudos Medievais*, n.º 7, 1986, pp. 38, 40.

<sup>294</sup> Teresa Campos Rodrigues - «O Itinerário de D. Fernando (1367-1383)» Sep. de *Bracara Augusta*. tomo 32, n.º 73-74 (85-86), 1978, p. 36.

<sup>295</sup> Cf. M.ª Teresa Campos Rodrigues - «O Itinerário de D. Pedro I (1357-1367)», pp. 161 e 172.

<sup>296</sup> Cf. Humberto Baquero Moreno - *Os Itinerários de El-Rei Dom João I (1384-1433)*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1988, pp. 23-33, 47-49.

<sup>297</sup> Cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 2, fol. 13-14.

<sup>298</sup> Cf. *Tombo da Comarca da Beira*, pp. 217, 271-272; IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 208v.

<sup>299</sup> Cf. *Terras do Côa. Da Malcata ao Reboredo...*, p. 44; Luís Miguel Duarte e Amândio Jorge Morais Barros – *ob.cit.*, p. 101;

existência de uma ponte<sup>300</sup>. Esta ponte, apesar de só tardiamente aparecer mencionada na documentação compulsada, é referida como uma ponte antiga desfeita pela corrente fluvial e que era necessário reconstruir, posto que a sua falta causava grandes perdas humanas e materiais à população de Pinhel<sup>301</sup>, uma vez que em 1447 a sua construção ainda não se encontrava inteiramente concluída, o que justificava o pedido, apresentado em Cortes pelos representantes concelhios, de ajuda régia para a conclusão da obra<sup>302</sup>.

Na região de Riba Côa, só incorporada definitivamente no reino após o tratado de Alcanices em 1297, identifica-se uma barca de passagem no rio Côa, instalada em Almeida. D. João I, em 1391, ao fazer doação desta vila a Rui Vasques, já mencionava a barca que andava no Côa e que permitia a ligação a Castela<sup>303</sup>, confirmando-se a existência dessa mesma barca em diploma D. Duarte, datado de 1445<sup>304</sup>.

Assim, a ligação de Pinhel a Castela através de Almeida, surge atestada por vários documentos, na sua maioria de natureza económico-fiscal, e que resultam da imposição de trajectos obrigatórios para o comércio e trânsito na região<sup>305</sup>. Em 1463, D. Afonso V determinava que os mercadores da comarca da Beira e outros que, através dela, levassem mercadorias a Castela, o fizessem através dos portos de Almeida e de Alfaiates<sup>306</sup>. Dois anos volvidos, nas Cortes da Guarda, os moradores da Guarda apresentaram um pedido para não serem constrangidos a utilizar o porto de Almeida, sempre que fossem a Castela buscar mantimentos<sup>307</sup>. Por fim, para facilitar os contactos entre a região beirã e Castela, D. Afonso V determinou que todos os que viessem de Castela à vila de Pinhel com suas bestas e mercadorias, gozassem de carta de segurança<sup>308</sup>.

---

<sup>300</sup> Cf. A. Almeida Fernandes – *Acção dos Cistercienses de Tarouca. As granjas nos sécs. XII e XIII*, Guimarães: Comp<sup>a</sup>. Editora do Minho, 1974, p. 31.

<sup>301</sup> Cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 254 - 255 v.

<sup>302</sup> Cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 2, fol. 126 - 126 v.

<sup>303</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. D. João I*, lv. 3, fol. 97 v. - 99.

<sup>304</sup> Cf. *Chancelarias Portuguesas – D. Duarte (1433-1435)*. Vol I, tomo II. Lisboa: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1998, pp. 50-51.

<sup>305</sup> Cf. António Sérgio - «Entradas Geográficas» in *Introdução Geográfica e Sociológica à História de Portugal*. Lisboa: Livraria Sá da Costa Ed., 3ª ed., 1976, pp. 185-186.

<sup>306</sup> Cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 262.

<sup>307</sup> Cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 2, fol. 26 v. – 27v.

<sup>308</sup> Cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 241 - 241 v.

Um dos elementos do dinamismo da ligação entre Portugal e Castela, através de Almeida e da região de Riba Côa, assentava sobre o contrabando de gado sobre o qual, em 1498, D. Manuel I impôs o pagamento de coima<sup>309</sup>, uma decisão reveladora da importância económica dessa infracção.

## Os eixos complementares

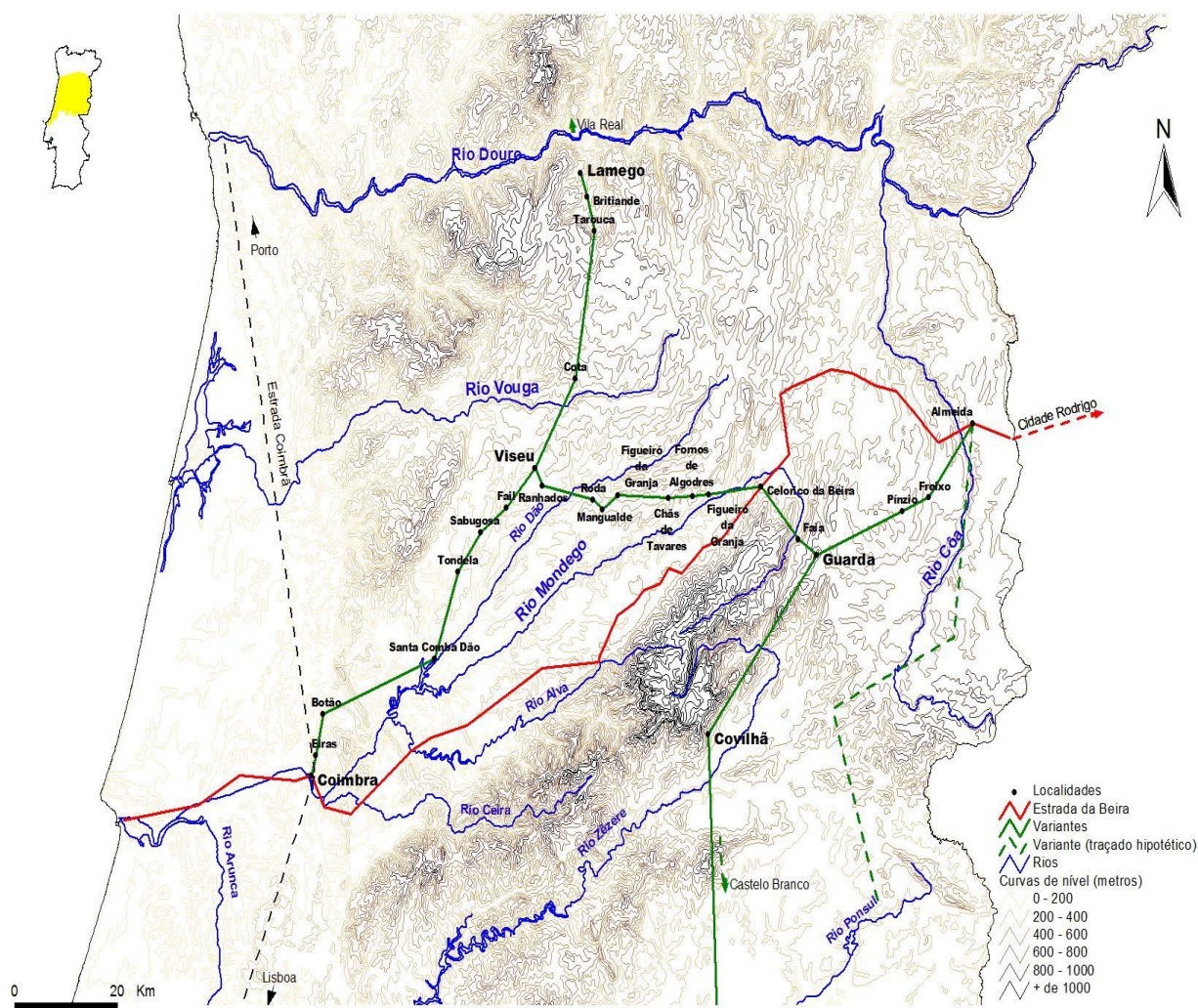
Para além deste troço que identificamos e a que podemos chamar de «espinha dorsal» da região central do reino português, temos de contemplar na nossa análise os eixos que se evidenciam como complementares desta via principal. Assim, identificamos duas importantes alternativas em associação à estrada da Beira, representadas no Mapa 13<sup>310</sup>.

<sup>309</sup> Cf. *Cortes Portuguesas – Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)*. Dir. por A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: Centro de Estudos Históricos: Universidade Nova de Lisboa, 2000, p. 315.

<sup>310</sup> Mapa construído com os dados fornecidos por: **Altimetria** - Atlas do Ambiente, Comissão Nacional do Ambiente, 1982, acedido em Outubro de 2009 em <http://www.iambiente.pt/atlas/est/index.jsp>; **Hidrografia** - Atlas do Ambiente, D.G. dos Recursos Naturais, 1989, acedido em Outubro de 2009 em <http://www.iambiente.pt/atlas/est/index.jsp>; Localidades - SIGMA - Sistemas de Informação Geográfica e Modelação de Dados Aplicados à História de Portugal; **Estrada da Beira e Variantes** - UL/Col. Museum Bodellianum – *Corona Portugalliae Cum Ei Affinibus Regnis Hispanicis*. Lacobum Robyn, 1795, (esc. 10 cm: 15,5 milhas); UL/Col. Museum Bodellianum – *Chorographical Map of the Kingdom of Portugal divided into its Grand Provinces*. W. Faden, Londres: 1797. (esc. 18 to a degree); UL/Col. Museum Bodellianum – *Carte Routier du Portugal*. A. Blanchet, Paris: 1807-1808. (esc. 10 myriamètres); AHM – *Carta militar das principais estradas de Portugal*. Romão Eloy de Almeida, Lisboa: 1808. (s/ esc.). Fontes Manuscritas: *Chancelaria de D. Afonso II*, m.12 de *Forais Antigos*, nº 3 e 4; *Chancelaria de D. Afonso III*, livros 1, 2 e 3; *Chancelaria de D. Dinis*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Fernando*, livros 1, 2, 3 e 4; *Chancelaria de D. João I*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Afonso V*, livros 1, 2, 3, 4, 10, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 33; *Chancelaria de D. Manuel I*, livros 1 e 2; *Inquirições de D. Afonso III*, livro 3; *Inquirições de D. Dinis*, livros 1 e 5; *LEITURA NOVA: Beira*, livros 1, 2 e 3.; *Estremadura*, livros 2 e 11; *Direitos Reais*, livros 1, 2 e 3; *Forais Novos. Beira*, livro único; Fontes Impressas: *Cartas originais dos reis enviadas à Câmara de Coimbra (1480-1571)*, ed. José Branquinho de Carvalho, sep. *Arquivo Coimbrão*, vols. VI-VIII, Coimbra, 1943; *Cartografia de Espanha en la Biblioteca Nacional siglos XVI al XIX*. Dir. por C. L. Mayayo. Bilbao: Biblioteca Nacional, [s.d.]; José Branquinho de Carvalho- « O mais antigo livro de Vereações » in *Arquivo Coimbrão*, vol. XII, pp. 53-68; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. Afonso IV*, ed. A H Oliveira Marques, Lisboa, INIC/Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 3 volumes, Lisboa, 1992; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. Duarte (1433-1435)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1998. 3 vols.; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. João I*. ed. João José Alves Dias. Lisboa: Centro de Estudos Históricos, 2004; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. Pedro I (1357-1367)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1984; *Cortes de Coimbra 1390*. Lisboa: Arquivo Histórico da Câmara Municipal; *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Afonso IV (1325-57)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1982; *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1986; *Cortes Portuguesas, reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade de Nova de Lisboa, 2002; *Crónicas dos Sete Primeiros Reis de Portugal*. ed. crítica por Carlos da Silva Tarouca. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1952. 3 vols.; *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Particulares*. ed. Rui de Azevedo, vol.III e IV, AD 1101-1115. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1940; *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Régios*, vol. I. ed. Rui de Azevedo. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1958-1961; *Documentos de D. Sancho I (1174-1211)*. ed. Rui de Azevedo, Avelino de Jesus da Costa e Marcelino Pereira. Coimbra: Academia Portuguesa da História, 1979; *Gavetas (As) da Torre do Tombo*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1977. 12 vols.; *História florestal, aquícola e cinegética*. ed. C. M. Baeta Neves, Lisboa:Ministério da Agricultura e Pescas, 1980-1983; *Livro Preto da Sé de Coimbra*. ed. crítica por Leontina Ventura e M<sup>a</sup> Teresa Veloso, dir. Avelino de Jesus da Costa. Coimbra: Arquivo da Universidade, 1977-1979. 3 vols.; *Milenário de Aveiro. Coleção de documentos históricos, I, 959-1516*. ed. A. G. Rocha Madahil. Aveiro: Câmara Municipal, 1954. 2 vols.; Belisário Pimenta - *As Cartas do Infante D. Pedro à Câmara de Coimbra*. Coimbra:



Mapa 13 – Os eixos complementares da estrada da Beira



#### a) : Coimbra – Viseu – Lamego

A ligação de Coimbra a Viseu já era utilizada desde a época romana e a sua relevância deve ter-se acentuado durante a Idade Média, de tal modo que o rei D. Fernando, em 1377, impôs a utilização desta estrada como meio de contacto entre estas cidades<sup>311</sup>. Parece certo que o percurso se faria ultrapassando a ponte de Eiras<sup>312</sup>, seguindo depois pelo Botão, em direcção a Santa Comba.

Imprensa da Universidade, 1923; Rui de Pina – *Crónica de El-Rei D. João II*. Ed. por Alberto Martins de Carvalho, Coimbra: Atlântida, 1950; *Portugaliae Monumenta Historica, Diplomata et Chartae*. Lisboa, 1867-1873; *Portugaliae Monumenta Historica, Inquisitiones*. Lisboa, 1867; *Portugaliae Monumenta Historica, Leges et Consuetudines*. Lisboa, 1856; *Tombo da Comarca da Beira (1395)*. Sep. de *Archivo Historico Portuguez*, vol.X, Lisboa, 1916.

<sup>311</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Fernando*, lv. 2, fol. 11-12.

Uma carta de doação ao Mosteiro de Lorvão, datada de 1003 referia em Santa Comba Dão, uma *via antiqua*, o que parece confirmar a continuidade da utilização da velha estrada romana, já em período de reocupação cristã<sup>313</sup>. Mais tarde, em 1137, na carta de couto atribuída por D. Afonso Henriques à Sé de Coimbra, mencionava-se a existência de um carral, ou seja, de um caminho para carros de tracção animal, que estabelecia a ligação entre essa localidade e Tondela<sup>314</sup>.

As possibilidades de contacto entre Coimbra e Santa Comba Dão contudo, não se esgotavam num eixo viário terrestre, uma vez que, na Idade Média, a maior amplitude da navegabilidade do Mondego permitia o recurso, desde Coimbra à Foz do Dão<sup>315</sup>.

O troço entre Santa Comba Dão e Tondela manteve uma continua utilização merecendo, por isso, a atenção dos poderes locais e do monarca, o que fica demonstrado pela reparação da ponte, localizada nas imediações da vila de Santa Comba Dão que teve lugar em 1378, sendo as despesas repartidas entre o concelho e o mosteiro aí instalado, bem como as rendas provenientes da ponte e da sua utilização<sup>316</sup>.

Sobre o percurso entre Tondela e Viseu, as fontes compulsadas mostraram-se avaras, sendo de pôr a hipótese que seguisse o antigo traçado da estrada romana que servia as povoações de Sabugosa e Fail<sup>317</sup>.

O local onde assenta Viseu, sendo uma zona planáltica que serve de limite entre as bacias hidrográficas dos rios Dão e Vouga, estava, naturalmente destinado a ser um ponto de convergência de numerosas vias de comunicação<sup>318</sup>. Com efeito, irradiavam de Viseu, na época romana, cerca de doze vias<sup>319</sup>, algumas delas ainda em plena utilização aquando das

---

<sup>312</sup> Cf. «Coimbra (Aeminium) – Viseu» in [www.viasromanas.pt](http://www.viasromanas.pt), p. 26.

<sup>313</sup> Cf. *Livro Preto*, vol. I, pp. 2-3.

<sup>314</sup> Cf. *Livro Preto*, vol. I, pp. 99-100.

<sup>315</sup> *Vd.* mapa 5 «Navegabilidade da rede fluvial beirã na Idade Média», p. 11. A combinação entre o transporte fluvial e terrestre nesta região foi uma constante ao longo do tempo, permanecendo ainda em utilização no séc. XVIII, como demonstra João Nunes de Oliveira - «Comércio e ofícios» in *A Beira Alta de 1700 a 1840: gentes e subsistências*. Braga: Palimage Editores, 2000, p. 418.

<sup>316</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Fernando*, lv. 2, fol. 10, 22 – 22 v.

<sup>317</sup> Cf. Vasco Gil Mantas - «A rede viária romana do território português» in *História de Portugal. Dos tempos pré-históricos aos nossos dias*. Vol. II, *O Mundo Luso-Romano*. Dir. João Medina. Amadora: Clube Internacional do Livro, 1995, p. 226.

<sup>318</sup> Cf. Amadeu Ferraz de Carvalho - «Vias romanas no concelho de Tondela» in *Beira Alta*. dir. Alexandre de Lucena e Vale. Viseu: Junta de Província da Beira-Alta, 1942-1943 (vol. I-II), p. 38.

<sup>319</sup> Cf. Jorge de Alarcão – *Portugal Romano*. 3ª ed. revista, Lisboa: Editorial Verbo, 1983, p. 110. *Vd.* ainda do mesmo autor: «As estradas» in *O Domínio Romano em Portugal*. 4ª ed., Mem-Martins: Europa-América, 2002, pp. 87-107.



campanhas de Almanzor em 997<sup>320</sup>. A documentação menciona e confirma a localização e utilização medieval dos trajectos a partir de Viseu desde 1001<sup>321</sup>.

Em 1459, nos capítulos especiais da cidade de Viseu apresentados nas Cortes de Lisboa, D. Afonso V é confrontado com uma questão fiscal resultante do facto dos mercadores e caminhantes desviarem o seu caminho da cidade de Viseu, prejudicando muito os seus moradores por não quererem ir à cidade utilizando a *estrada pública antiga*. Para além de não terem acesso a certas mercadorias, os moradores de Viseu queixavam-se que não podiam assim cobrar as devidas rendas pela passagem e portagem, pois os viajantes e mercadores não queriam ir por esse caminho<sup>322</sup>.

A partir de Viseu podia chegar-se a Lamego através do percurso que, provavelmente teria sido denominado, na época romana, de «Via Lamatica»<sup>323</sup>, que assegurava o contacto centro/norte do território português nessa cronologia. O trajecto medieval porém, fazia-se passando por Cota e daí chegando a Tarouca, onde se situava um mosteiro cisterciense de S. João de Tarouca desde 1152<sup>324</sup>, pelo que seria certa a passagem da estrada por essa localidade a fim de satisfazer as necessidades de contacto do cenóbio. Daqui seguia em direcção a Britiande e por fim, chegava a Lamego.

A estrada medieval que ligava Tarouca a Lamego, constituía um marco na paisagem, uma vez que, para além da herança romana<sup>325</sup>, era frequentemente utilizada como factor de delimitação de propriedade ao longo dos séculos XIII e XIV. Mas, mais importante parece-nos um documento de D. Dinis em 1321 que obrigava os caminhantes a fazerem caminho por Tarouca em direcção a Lamego, para aí pagarem portagem<sup>326</sup>. Relevante na confirmação deste traçado entre Viseu e Lamego é ainda uma outra carta de D. Dinis em 1324, desta vez destinada ao concelho de Britiande, coagindo todos os viajantes a irem pelo caminho do lugar de Britiande sempre que se quisessem deslocar a

---

<sup>320</sup> Cf. Vasco Gil Mantas – *ob. cit.*, p. 225 e Rui de Azevedo - «A expedição de Almançor a Santiago de Compostela em 997, e a de piratas normandos à Galiza em 1015-16» in *Revista Portuguesa de História*, tomo XIV, Coimbra: FLUC, 1973, p. 73.

<sup>321</sup> Cf. DMP/D.P., vol. I, p. 20 e DMP/D.P., vol. II, p. 422.

<sup>322</sup> Cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 2, fol. 214 - 215 v.

<sup>323</sup> Cf. António Gomes Beato - «Manhouce» in *Beira Alta*. Dir. por Alexandre de Lucena e Vale. Viseu: Junta de Província da Beira-Alta, 1952 (vol. IX), p. 23.

<sup>324</sup> *Vd. A. de Almeida Fernandes - Acção dos Cistercienses de Tarouca. As granjas nos sécs. XII e XIII*. Guimarães: Compª Editora do Minho, 1974.

<sup>325</sup> Cf. «Viseu – Lamego (*Lamecum*)» in [www.viasromanas.pt](http://www.viasromanas.pt), p. 23 e Vasco Gil Mantas – *ob. cit.*, p. 225.

<sup>326</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Dinis*, lv. 3, fol. 134.

Lamego, vindos da ponte de Ucanha ou vice-versa<sup>327</sup>. É ainda de salientar que neste trajecto existia uma outra ponte em Alvarenga<sup>328</sup>.

Em Lamego, a rede de comunicações conjugava estradas e acessos fluviais, permitindo a travessia do Douro em Moledo, através de uma barca de passagem<sup>329</sup>. A associação de Lamego à passagem do Douro em Moledo foi alvo de inúmeros diplomas, particulares e régios, o que reflecte a importância que tinha no conjunto das comunicações medievais da região. Uma das primeiras alusões ao porto e passagem no lugar de Moledo ficou registada numa doação feita em 1187 por D. Elvira Viegas ao mosteiro de S. João de Tarouca<sup>330</sup>.

Porém, é pela documentação régia que se reconhece o efectivo valor desta passagem do Douro. Assim, em 1266, D. Afonso III emitiu uma carta de couto de uma albergaria e barca no porto de Moledo, a favor de Gonçalo Peres<sup>331</sup>. Uma vez que esta passagem era fundamental para a dinâmica das comunicações de Lamego, era natural que ocorressem conflitos entre os moradores e os responsáveis pela gestão urbana. Assim, na sequência de situações desse tipo, D. Dinis, em 1292, emitiu uma sentença desfavorável à Sé de Lamego sobre a administração da referida albergaria e barca<sup>332</sup>, facto que ainda levantava polémica e mereceu carta de confirmação bastante mais tarde, no reinado de D. João I, em 1424<sup>333</sup>.

Perante a exigência de manter no activo quer a barca quer a albergaria naquele local, uma das preocupações régias consistiu em assegurar a administração das estruturas de acordo com as necessidades dos viajantes. Para esse fim, em 1439, D. Afonso V confirmou uma carta de privilégio de seu pai D. Duarte, em que era concedida a Álvaro Antão e João Lourenço, moradores em Lamego, a administração das referidas albergaria e barca, nos

---

<sup>327</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Dinis*, lv. 3, fol. 157-157v.

<sup>328</sup> Cf. M<sup>a</sup> Albertina P.M.A. de Tapadinhas – *O Almoxarifado de Lamego na Inquirição de D. Duarte (1433-34)*. Lisboa: FCSH-UNL, 2000, p. 55.

<sup>329</sup> Cf. A. de Almeida Fernandes – *Intervenção de Lamego na Libertação Nacional (1126-1128)*. Viseu: Governo Civil do Distrito de Viseu, 1995, p.140.

<sup>330</sup> Cf. A. de Almeida Fernandes - *Acção dos Cistercienses de Tarouca...*, p. 216.

<sup>331</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Afonso III*, lv. 1, fol. 33 v. Este diploma foi confirmado em 1273 cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Afonso III*, lv. 1, fol. 125 v.

<sup>332</sup> Cf. Anísio Saraiva – *ob. cit.*, pp. 482-485.

<sup>333</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. João I*, lv. 4, fol. 81 – 83.

termos da doação que já tinha sido feita por D. Isabel e D. Dinis em 1301<sup>334</sup>. Contudo, presume-se que o direito de acolhimento dos pobres na albergaria não era respeitado, uma vez que D. Afonso V, em 1465, reafirmava a exigência de haver camas para os pobres<sup>335</sup>. Dez anos mais tarde, o rei atribuiu a Álvaro Pais administração e obrigação de manter e governar a dita passagem e as camas a disponibilizar aos viajantes<sup>336</sup>.

Resta-nos salientar que existia uma outra ligação a partir de Lamego que, não sendo considerada como variante da *estrada da Beira*, constituía todavia um outro percurso de ligação entre esta cidade e o interior beirão: a estrada que ligava Lamego a Trancoso, através de Sernancelhe, chegando daí à cidade da Guarda<sup>337</sup>. Este percurso alternativo, também herdeiro da rede romana<sup>338</sup>, criava um veio de tráfego paralelo para a Beira Interior que teve um continuado aproveitamento ao longo de toda a Idade Média<sup>339</sup>.

A passagem por Sernancelhe está confirmada, pelo menos desde o início do séc. XV pois D. João I, em 1407, determinou o percurso por essa localidade para todos os que pretendessem deslocar-se entre Lamego e Trancoso. Uma decisão que resultou de uma queixa apresentada em Cortes pelo concelho de Sernancelhe em que se mencionava que os viajantes não utilizavam o troço da estrada que atravessava a localidade, preferindo seguir por caminhos alternativos, através das aldeias do termo, no que, por certo, seria uma tentativa de fuga ao pagamento de portagens. Os peticionantes pormenorizavam o trajecto que devia ser seguido - depois de passarem a ponte da Encosta, os viajantes seguiriam pelo interior da vila e argumentavam os homens de Sernancelhe que a circulação viária era um elemento crucial para o povoamento da localidade. Na favorável resposta régia, era bastante evidente que cabia aos concelhos um papel fundamental na manutenção e reparação de estradas e caminhos, uma vez que o monarca sujeita a sua decisão à boa conservação dos trechos viários por parte do concelho de Sernancelhe<sup>340</sup>.

---

<sup>334</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Afonso V*, lv. 19, fol. 105 v., doc. 2. *Vd. ainda* Fr. Joaquim Santa Rosa de Viterbo - *Elucidário das palavras e frases...*, p. 69.

<sup>335</sup> Cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 272 v. - 273.

<sup>336</sup> Cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 2, fol. 124.

<sup>337</sup> Cf. Humberto Baquero Moreno - *Linhas de Comunicação em Trás-os-Montes no século XV*. Sep. *Boletim do Arquivo Distrital do Porto. Vol. I*, Porto: Arquivo Distrital, 1982, p. 11.

<sup>338</sup> Cf. A. de Almeida Fernandes – *ob. cit.*, p. 140.

<sup>339</sup> Cf. Regina Raick – *O Mosteiro de Santa Maria de Aguiar*. Dissert. mestrado, Lisboa: FCSH-UNL, 1996, p. 47.

<sup>340</sup> Cf. IAN/TT – *Chanc. D. João I*, lv. 3, fol. 94.

## b): Coimbra – Viseu – Guarda

Esta estrada que seguia até à Guarda, concretizava uma ligação centro/interior, fundamental garantia de conexão a Castela através de Almeida. Percorrendo o mesmo percurso até Viseu que descrevemos para a alternativa a), a partir desta cidade, contudo, o itinerário seguiria em direcção a Ranhados, Roda e Mangualde, onde está atestada, pelo menos para o séc. XIV, uma estalagem<sup>341</sup>. Daqui, o viajante seguia por Azurara, Chãs, Fornos de Algodres<sup>342</sup> e Granja até chegar a Celorico da Beira. As informações documentais sobre este itinerário são muito escassas mas, note-se que em Azurara tinha lugar, desde os tempos medievais, uma romaria, o que pressupõe a existência de fluxos de deslocações, pelo menos sazonais, que justificariam a existência de uma estrada<sup>343</sup>.

A importância da vila de Celorico já foi anteriormente explicitada aquando da descrição do itinerário principal da *estrada da Beira*, revelando-se aqui mais uma vez como um nó viário fundamental nos contactos beirões. A estrada seguia depois pela localidade de Faia até chegar à cidade da Guarda, contornando os pontos de maior altitude da serra da Estrela, através da depressão de Celorico que abria um caminho natural de penetração<sup>344</sup>.

A Guarda, sede episcopal desde 1199<sup>345</sup>, ergue-se a 1040 m de altitude na vertente oriental da Estrela, assumindo um papel de cidade de fronteira que viria a ser preponderante no reinado de D. Fernando. Durante os confrontos fernandinos com Castela, particularmente entre 1372-1382, a cidade foi uma defensora da estrada do planalto beirão<sup>346</sup>. A partir da Guarda, a estrada passava pela encosta, em direcção a Pínzio e Freixo chegando, 27 quilómetros depois, a Almeida<sup>347</sup> e prosseguindo daí até à fronteira. Esta ligação viária é demonstrada nas Cortes da Guarda de 1465, quando é referido pelos moradores ao monarca que quando vão trocar sal, castanhas e nozes em Riba Côa e

---

<sup>341</sup> Cf. Iria Gonçalves - «Privilégios de estalajadeiros portugueses (séculos XIV e XV)» in *ob. cit.*, p. 150. *Vd. mapa 14 - «Estalagens e albergarias medievais beirãs», p. 40.*

<sup>342</sup> Em 1485, numa carta de D. João II aparece mencionada a estrada pública e caminho que passa em Fornos de Algodres cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 149 v. - 150 v.

<sup>343</sup> Cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 2, fol. 214-215v.

<sup>344</sup> Cf. Orlando Ribeiro – *Le Portugal Central.*, p. 12.

<sup>345</sup> Cf. Rui de Azevedo - *Documentos de Sancho I.* vol. I, pp.188-192.

<sup>346</sup> Cf. Rita Costa Gomes, *ob.cit.*, p. 40.

<sup>347</sup> Cf. M. Link – *Voyage en Portugal*. Paris: Dentu, Imprimeur-Libraire, 1808, p. 105. Esclareça-se que 1 légua corresponde a 5/6 km.

deslocam-se na direcção de Almeida e daí para Vale de Mula, pagando em Almeida portagem<sup>348</sup>.

Saindo da Guarda podemos ainda assinalar uma outra estrada que se dirige a sul, através da Covilhã<sup>349</sup> e que chegava até Castelo Branco<sup>350</sup>. Certamente que este percurso, estabelecido na vertente oriental da serra da Estrela, estaria relacionado com interesses de carácter económico, como por exemplo a transumância<sup>351</sup>, mas também com a defesa e a organização territorial a sul do rio Tejo, consolidada que estava a *Reconquista* desta área após o séc. XII.

É de referir ainda que, a partir de Almeida, seguia uma linha de trânsito hipotética que coincide com a localização do roteiro de feiras, portagens, pontes, castelos marcados na região interior beirã. Esta estrada, mais próxima da fronteira e acompanhando o rio Côa, apresenta-se como uma hipotética variante da *estrada da Beira* que serviria de elo de ligação com Castelo Branco e o sul do reino português<sup>352</sup>.

---

<sup>348</sup> IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. 2, fol. 26v-27.

<sup>349</sup> Cf. PMH – *Leges et Consuetudines*. T. 1, pp. 510-511.

<sup>350</sup> Cf. PMH – *Leges et Consuetudines*. T. 1, pp. 615-616.

<sup>351</sup> O foral da Covilhã dado por D. Sancho I em 1186 dá uma clara relevância à actividade da pastorícia na região, dizendo que é terra de pasto e impondo sobre produtos de origem animal como peles e couros várias portagens. Cf. Rui de Azevedo – *ob.cit.*, pp.188-192. Também a Guarda solicita inúmeras vezes isenção de montado, uma vez que a passagem de gados era vital nesta zona de planalto serrano. Cf. IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fols. 108-108v., 109, 253-253 v. e IAN/TT, *Chancelaria de D. João II*, lv. 2, fols. 79-79 v. e 80; Fr. Joaquim Santa Rosa de Viterbo – *ob. cit.*, p. 53. Vd. ainda Maria Isabel Castro Pina – *ob. cit.*

<sup>352</sup> Veja-se o mapa 13.

### 3.3. As estruturas de apoio à circulação

#### 3.3.1. As estalagens e albergarias

Os viajantes medievais, para além do esforço e perigo natural associado às deslocações terrestres, deparavam-se com um outro obstáculo ao sucesso da sua jornada: a falta de estalagens e albergarias. No entanto, apesar de todos os esforços de promoção da sua existência e manutenção, a Idade Média portuguesa foi sempre deficitária neste tipo de estruturas de apoio à circulação<sup>353</sup>.

É certo que os viajantes medievais não esperavam encontrar, em todos os percursos que seguiam, a comodidade de uma estalagem ou albergaria, estando ainda habituados a recorrer a outras alternativas. Para todos se abriam as portas dos mosteiros e os oficiais régios e muitos nobres tinham garantido, em muitas localidades, o direito de aposentadoria, ou seja, um direito que alguns tinham de exigir hospedagem, aquando da sua passagem pelas localidades, onde pudessem pernoitar ou simplesmente descansar. Constituíam um encargo e um dever para os grupos menos favorecidos e para as populações pois dar pousada significava fornecer gratuitamente cama roupa, comida, montada a todos quantos acompanhassem o detentor do direito, o que originava muitas queixas<sup>354</sup>.

Na Idade Média, entende-se por albergaria uma casa destinada a servir de abrigo e/ou hospital para peregrinos<sup>355</sup>. Porém, a designação de *albergaria* surge também como definição de «Estau», isto é, uma casa de hospedagem pública ou de corte, que deveria existir em todos os concelhos, como forma de minimizar os problemas causados pelas aposentadorias<sup>356</sup>. Assim, presumivelmente, estes estabelecimentos deveriam fornecer comodidade, alojamento e alimentação a quem os procurava, pelo que não difere em absoluto da definição de estalagem neste período<sup>357</sup>.

---

<sup>353</sup> Cf. Iria Gonçalves, *ob. cit.*, p. 144.

<sup>354</sup> Cidades como a Guarda, Viseu e a vila de Trancoso, tinham estipulados limites de número de dias que davam pousada, que não eram respeitados. Cf. Maria da Luz Oliveira Barbosa F. Barros - *As aposentadorias no Entre-Douro e Minho, Trás-os-Montes e Beira Interior (século XIV-XV)*, pp. 19-21.

<sup>355</sup> Cf. Maria Helena A. P. Costa - «Albergaria» in *Dicionário de História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão, vol. I. Porto: Figueirinhas (s.d.), pp. 234-235.

<sup>356</sup> Cf. Ruy d'Abreu Torres - «Estau» in *Dicionário de História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão, vol. II. Porto: Figueirinhas (s.d.), pp. 118-119

<sup>357</sup> *Vd. Henrique de Gama Barros – História da Administração Pública...*, tomo II, pp. 218-228.

A estalagem medieval devia garantir o descanso e a segurança do viandante e das suas montadas. O serviço deveria contemplar o abrigo, a alimentação, o aquecimento e iluminação para homens e para montadas<sup>358</sup>. Porém, nem sempre o viajante encontrava à sua disposição tal apoio e quando o tinha era, geralmente, de má qualidade. De acordo com os capítulos gerais das Cortes de Lisboa de 1440, todas as cidades e vilas cercadas, bem como terras que *forem em estrada* do reino deveriam construir estaus o melhor possível, para darem pousada a troco de pagamento<sup>359</sup>. Para tal deviam estar apetrechados com os seguintes objectos: camas com colchão de lã, linho ou de estopa, travesseiros, lençóis, mantas, palha, cevada, mantimentos, água e vinho, lenha e candeeiras. Os pagamentos a cobrar pelo estalajadeiro aos viajantes resultavam da utilização dos objectos referidos, levando-se em conta a quantidade utilizada e a qualidade disponibilizada. Os responsáveis pelas estalagens, por seu lado, ficavam obrigados a seguir certas práticas de modo a garantir uma higiene mínima aos utilizadores *e estas camas sejam boas e limpas e fectas em leitos e os lençóis das camas onde ouverem de dormir homeens de bestas sejam lavados bua vez na somana e os que forem das camas da outra gente de pee sam lavadas ao menos de quinze em quinze dias*<sup>360</sup>.

Assim, a edificação de estalagens, albergarias e estaus era mais frequente em locais junto das estradas ou dos pontos de passagem mais concorridos<sup>361</sup>. Como podemos observar no Mapa 14, existia uma concentração deste tipo de estruturas na região da Beira interior, tornando-se mais raras conforme se avança do interior para o litoral. Tal facto evidencia as dificuldades de acesso na zona interior, cujas estradas de trânsito mais difícil não favoreciam jornadas rápidas, sendo, por isso, necessária uma maior disponibilidade de hospedarias. Por outro lado, os portos secos, locais de passagens obrigatória de mercadorias tal como acontecia em Almeida, atraíam também um grande número de mercadores e indivíduos o que, naturalmente, aumentava o volume de circulação e a consequente necessidade da existência deste tipo de estruturas.

Em regra, identificámos uma proporção de uma estalagem/albergaria por localidade, à excepção de: Coimbra com seis, Vilar Torpim com quatro, Guarda e

---

<sup>358</sup> Cf. José Marques - «Viajar em Portugal nos séculos XV e XVI» in *Revista da Faculdade de Letras do Porto. História*. IIª série, vol. XIV, Porto, 1997, p. 99 e Ruy d'Abreu Torres - «Estalagem» in *Dicionário de História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão, vol. II. Porto: Figueirinhas (s.d.), pp. 110-111.

<sup>359</sup> Cf. *Trás-os-Montes Medieval e Moderno. Fontes Documentais*. Transc. de Maria Cristina Cunha Alegre e Paula Pinto Costa. Bragança: Arquivo Distrital, 2003, (CD-Rom), doc. 85, fol. 4v-5v.

<sup>360</sup> Idem, *ibidem*, fol. 5.

<sup>361</sup> Vd. Carlos Alberto F. de Almeida – *Os caminhos e a assistência no Norte de Portugal*. sep. de *Actas das 1.ªs Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*. 1972.

Montemor-o-Velho com três cada, e Condeixa, Lousã, Gouveia, Vale de Mula e Almofala com duas. Esta distribuição salienta duas percepções distintas: uma primeira de que alguns dos principais centros urbanos, graças à densidade e poder de atracção populacional, exigiam um maior número de estruturas de alojamento, e uma segunda ideia de que algumas pequenas aldeias e vilas, por serem pontos de passagem mais frequentes, era maior a oferta deste tipo de apoio<sup>362</sup>.

Observando o Mapa 14, podemos ainda confirmar que as estradas assinaladas são ladeadas por variadas estruturas de hospedagem, na sua maioria estalagens que conseguiriam garantir o apoio necessário ao percurso escolhido. Existem várias estalagens que coincidem com pontos do percurso da *estrada da Beira* mas, quando não são coincidentes, localizam-se num raio de influência muito próximo, o que promove a sua utilização sem o viajante ter de se desviar significativamente do seu caminho.

Geralmente, o estabelecimento destas estruturas de apoio era de iniciativa régia. Esse incentivo à fundação de estalagens passava pela concessão de privilégios aos estalajadeiros tais como isenção de alguns encargos como portagens, carretos, serviço de besteiro do conto, dispensa de acompanhar presos ou dinheiro<sup>363</sup>. Outra forma de privilégio concedido à hospedagem e aos seus responsáveis era contemplá-la no testamento régio, como foi o caso dos albergueiros de Mendiga, beneficiados por D. Sancho I<sup>364</sup>.

---

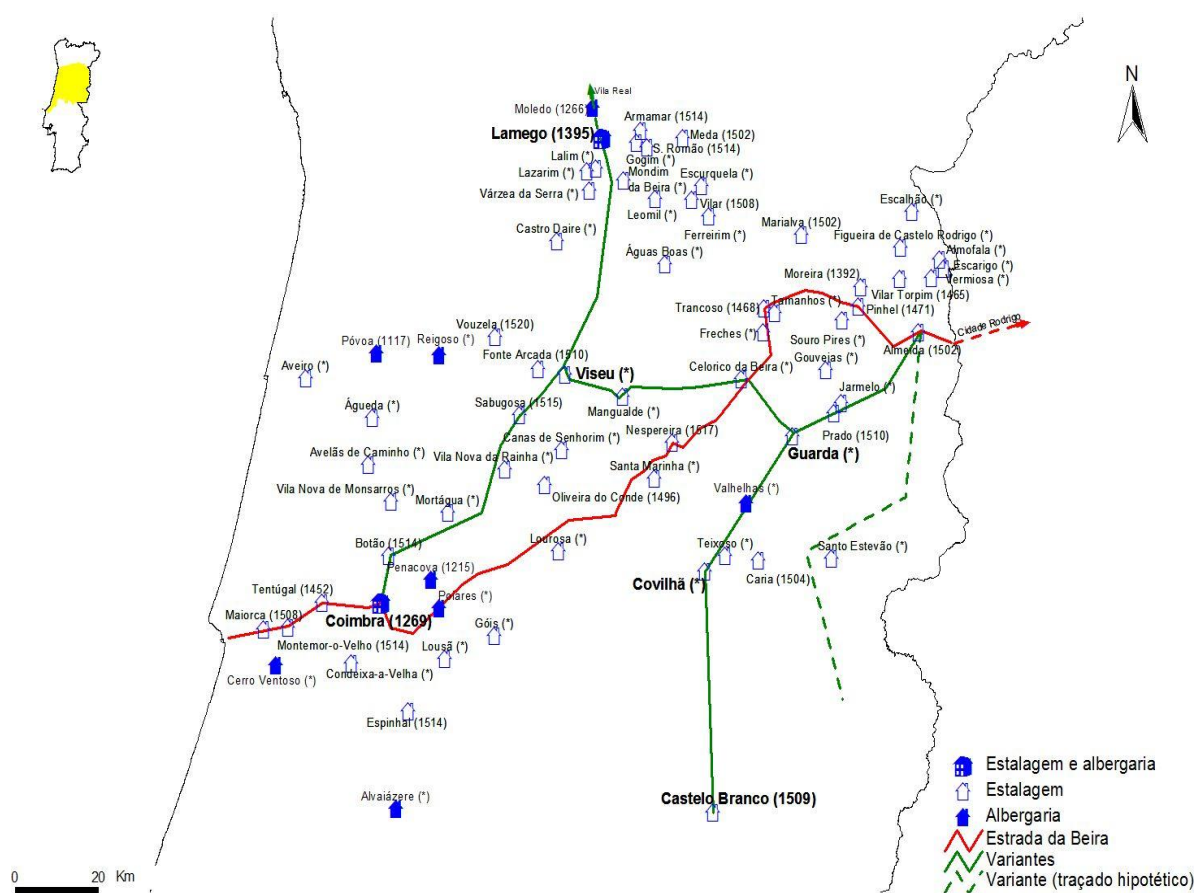
<sup>362</sup> Cf. Iria Gonçalves - *ob. cit.*, pp. 150-151.

<sup>363</sup> Cf. Humberto Baquero Moreno - «Marginalidade e direito de aposentadoria no Portugal Medieval (1331-1481)» in *Revista de Ciências Históricas*. vol. XI, Porto: Universidade Portucalense, 1996, p. 12 e Norbert Ohler – *ob.cit.*, p. 90.

<sup>364</sup> Cf. Rui de Azevedo – *ob.cit.*, pp. 298.



## Mapa 14 - As estalagens e albergarias medievais beirãs<sup>365</sup>



Porém, nem sempre estes privilégios eram respeitados pelos concelhos pelo que, muitas vezes, os albergueiros viam-se na necessidade de obter confirmação régia de modo a

<sup>365</sup> Mapa construído com os dados fornecidos por: **Localidades** - SIGMA - Sistemas de Informação Geográfica e Modelação de Dados Aplicados à História de Portugal. **Estrada da Beira e Variantes** - UL/Col. Museum Bodellianum – *Corona Portugalliae Cum Ei Affinibus Regnis Hispanicis*. Iacobum Robyn, 1795, (esc. 10 cm: 15,5 milhas); UL/ Col. Museum Bodellianum – *Chorographical Map of the Kingdom of Portugal divided into its Grand Provinces*. W. Faden, Londres: 1797. (esc. 18 to a degree); UL/Col. Museum Bodellianum – *Carte Routier du Portugal*. A. Blanchet, Paris: 1807-1808. (esc. 10 myriamètres); AHM – *Carta militar das principais estradas de Portugal*. Romão Eloy de Almeida, Lisboa: 1808. (s/ esc.). **Estalagens e Albergarias** – IAN/TT - *Chancelaria de D. Afonso II*, m.12 de *Forais Antigos*, nº 3 e 4; *Chancelaria de D. Afonso III*, livros 1, 2 e 3; *Chancelaria de D. Dinis*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Fernando*, livros 1, 2, 3 e 4; *Chancelaria de D. João I*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Afonso V*, livros 1, 2, 3, 4, 10, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 33; *Leitura Nova. Beira*, livros 1, 2 e 3; *Cartas originais dos reis enviadas à Câmara de Coimbra (1480-1571)*, ed. José Branquinho de Carvalho, sep. Arquivo Coimbrão, vols VI-VIII, Coimbra, 1943; *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Afonso IV (1325-57)*. ed. de A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1982. *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*. ed. de A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1986; *Ordenações Afonsinas – Livro II*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984; *Ordenações del-Rei Dom Duarte*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1988 e Iria Gonçalves - «Privilégios de estalajadeiros portugueses (séculos XIV e XV)» in *Imagens do Mundo Medieval*. Lisboa: Livros Horizonte, 1988, pp. 143-156.

salvaguardarem os seus direitos. Os albergueiros de Mendiga e de Serro Ventoso, receberam em 1390 de D. João I, a confirmação de isenção de pagamento de fintas, talhas, jugadas, portagem ou qualquer outro encargo concelhio desde que mantivessem em cada uma dessas localidades uma albergaria com camas, palha, lenha e outros mantimentos necessários ao acolhimento dos que por ali passavam<sup>366</sup>.

A função de albergueiro ou estalajadeiro podia ser atribuída por doação régia, como aconteceu em 1208, quando D. Sancho I doou e coutou a albergaria das Maças, em Alvaiázere, ao casal Martinho Fernandes como recompensa por serviços prestados<sup>367</sup>. Mas podia também ser instituída por disponibilidade dos próprios moradores, como por exemplo no caso de Simão João, morador em Carvalho, termo de Coimbra, que solicitou esse privilégio, pois prestava esses serviços aos viajantes que não conseguiam atravessar o rio Mondego antes do anoitecer, sendo por isso obrigados a pernoitar no local. Tal facto devia-se, como mencionava o próprio requerente, à passagem de uma estrada pública nessa povoação e à distância de 9 km que a separava da referida cidade<sup>368</sup>.

A hospedagem poderia estar, ainda, associada a outras estruturas de apoio à circulação, sendo um dos exemplos mais marcantes o da albergaria de Moledo, instituída juntamente com uma barca de passagem. O primeiro documento sobre a passagem de Moledo data de Julho de 1187, quando D. Elvira Viegas doou ao mosteiro de S. João de Tarouca uma herdade junto a este porto fluvial<sup>369</sup>. Uma vez que constituía uma das passagens mais utilizadas e necessárias à travessia do Douro, em 1266, D. Afonso III coutou a albergaria e a barca de passagem a Gonçalo Pedro<sup>370</sup>, confirmando-lhe esses mesmos privilégios em 1273<sup>371</sup>. Em 20 de Agosto de 1292, D. Dinis deu sentença a uma contenda entre os oficiais locais e a Sé de Lamego no que respeitava à exploração da

---

<sup>366</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. João I*, lv. 2, fol. 47-47v. Os problemas dos responsáveis pelas albergarias de Mendiga e de Serro Ventoso não terminaram pois, em 1497, D. Manuel voltou a confirmar as cartas de privilégio dos seus antecessores cf. *Leitura Nova, Estremadura*, lv. 2, fol. 63v-67v.

<sup>367</sup> Cf. Rui de Azevedo – *ob. cit.*, pp. 351-352.

<sup>368</sup> Cf. A. Carneiro da Silva – *As estalagens coimbrãs e do seu termo*. Lisboa: Munda, 1988, p. 10.

<sup>369</sup> Cf. A. de Almeida Fernandes - *Acção dos Cistercienses de Tarouca. As granjas nos sécs. XII e XIII*. Guimarães: Comp<sup>a</sup> Editora do Minho, 1974, p. 216.

<sup>370</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Afonso III*, lv. 1, fol. 33v.

<sup>371</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Afonso III*, lv. 1, fol. 125v.

albergaria e da respectiva barca, ordenando que estas fossem entregues a quem as conseguisse manter em funcionamento para agasalho dos pobres e viandantes<sup>372</sup>.

A política de fundação de estalagens no final da Idade Média de D. Afonso V foi seguida pelos seus sucessores, tendo sido já com D. João III que se assistiu a uma modernização e promoção de estalagens no reino<sup>373</sup>. Verificou-se que entre 1441-1481 foram concedidas cerca de 200 cartas de estalajadeiro<sup>374</sup>, uma vez que queixas acerca de quão mal agasalhados eram os viajantes e tão mal providas eram as estalagens do reino, continuavam a chegar a Cortes<sup>375</sup>.

O estabelecimento de estalagens podia ainda resultar de um pedido expresso das populações locais utilizando os mais variados motivos, particularmente quando se tratava de locais de grande passagem, como eram os casos de Lamego e Trancoso, ou dos que tinham dificuldades económicas em suportarem os seus encargos como era o caso de Moreira<sup>376</sup>.

O concelho de Lamego, por seu lado, em 1385, rogou a D. João I que concedesse carta de privilégio de estalajadeiro a Afonso Peres, a fim de permitir que a cidade pudesse garantir apoio aos viajantes, minorando assim a prestação das aposentadorias<sup>377</sup>.

No caso de Trancoso, as queixas de 1498 resultaram da inoperância da estalagem aí existente, facto que levava os viajantes a preferirem outras localidades com melhor apoio, facto que prejudicava o concelho, uma vez que afastava caminhanes e mercadorias, com evidentes consequências económicas e fiscais<sup>378</sup>.

Uma outra forma de fomento destas estruturas passava pelas dádvas exaradas em testamentos e doações que instituía verbas para a edificação e manutenção de estalagens e

---

<sup>372</sup> Cf. Anísio Miguel de Sousa Saraiva – *A Sé de Lamego na primeira metade do século XIV (1296-1349)*. Leiria: Magno Edições, 2003, doc. 30a, p. 484. Esta questão foi mais tarde confirmada nas cartas passadas por D. Duarte e D. Afonso V cf. *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 272-273v; 291v-292, e lv. 2, fol. 124

<sup>373</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. Afonso V*, lv. 16, fol. 34 e 89; lv.20, fol. 25v; lv. 36, fol. 182. Vd. Isabel M.R. Mendes Drumond Braga - «Estalagens e estalajadeiros em Portugal no reinado de D. João III (1521-1557)», in *Caminaria Hispánica*. Tomo I, Guadalajara: Ediciones AACHE, 2000. (CD-rom).

<sup>374</sup> Cf. Humberto Baquero Moreno – *ob. cit.*, p. 17 e Manuela Mendonça - «Albergarias e hospitais no Portugal de Quatrocentos» in *Revista de Ciências Históricas*. Porto: Universidade Portucalense, 1996, p. 39.

<sup>375</sup> Cf. *Cortes Portuguesas – Cortes de D. Manuel I (cortes de 1498)*. Dir. por A. H. de Oliveira Marques, Lisboa: Centro de Estudos Históricos: Universidade Nova de Lisboa, 2000, p. 323.

<sup>376</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. João I*, lv. 2, fol. 65 v.

<sup>377</sup> Cf. IAN/TT, *Chanc. de D. João I*, lv. 2, fol. 105-105v.

<sup>378</sup> Cf. *Cortes Portuguesas – Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)*. Dir. por A. H. de Oliveira Marques, Lisboa: Centro de Estudos Históricos: Universidade Nova de Lisboa, 2000, p. 550.

albergarias, enquanto obras de piedade, uma prática mais associada à espiritualidade dos dois últimos séculos medievais<sup>379</sup>. Foi o caso do mosteiro de Santa Cruz de Coimbra que tinha na sua dependência as albergarias de Poiares, de Santa Maria Madalena do Bolão e de S. Nicolau<sup>380</sup>.

Concluímos através dos dados anteriormente apresentados que a região beirã apresentava-se, no conjunto do reino medieval, como uma zona provida de estruturas de hospedagem e apoio aos viajantes, cuja localização privilegiava os principais eixos e percursos terrestres. Dado o número considerável de estalagens localizadas na Beira, podemos afirmar que o centro do reino vivia uma intensa circulação de pessoas e bens, que exigiam tais serviços. No entanto, a hospedagem dos viajantes nem sempre se fazia por meio de estruturas próprias como as estalagens e albergarias aqui localizadas, e cujos serviços tinham que ser pagos. Muitos dos viajantes socorriam-se de direitos e privilégios inerentes à sua condição social, para garantir um acolhimento gratuito.

### 3.3.2. A questão da «Aposentadoria»

O acolhimento de viajantes tem de ser associado, no caso português, à questão de aposentadoria, ou seja, o direito que assistia aos monarcas, à nobreza, ao clero e alguns oficiais régios quando em deslocação, de se hospedarem em casas particulares, o que causava frequentemente danos e prejuízos avultados a quem os recebia. Esta situação constituía, simultaneamente, um encargo e um dever que prejudicava gravemente os grupos sociais não privilegiados, pois dar pousada significava fornecer gratuitamente comida, cama e roupa a quem usufruísse desse direito e a todos quantos o acompanhassem<sup>381</sup>.

Desde muito cedo, os monarcas tiveram a noção de que este serviço era demasiado oneroso para os povos, pois as queixas tornaram-se mais evidentes a partir da segunda metade do século XIII quando os concelhos passaram a participar nas assembleias de Cortes<sup>382</sup>.

---

<sup>379</sup> Cf. José Mattoso - «Sociedade Cristã e Marginalidade na Idade Média: a Gafaria da Senhora do Monte» in *Portugal Medieval: novas interpretações*. 2.ª ed., Lisboa: INCM, 1992, p. 127.

<sup>380</sup> Cf. Saúl António Gomes - «Documentos medievais de Santa Cruz de Coimbra – I – Arquivo Nacional da Torre do Tombo» in *Estudos Medievais*. n.º 9, Porto: Centro de Estudos Humanísticos : Secretaria de Estado da Cultura, 1988, doc. 16, p. 87 e Armando Alberto Martins – *ob. cit.*, p. 620.

<sup>381</sup> IAN/TT – *Chanc. D. Manuel I*, lv. 22, fol. 19.

<sup>382</sup> Cf. José Custódio Vieira da Silva – *Paços Medievais Portugueses*. 2ª ed., Lisboa: IPPA, 2002, pp. 98-99.

A fim de defender as populações locais, D. Afonso II ordenou que fosse paga uma taxa pela pousada e pelos bens que fossem tomados nas casas dos moradores, o que todavia não parece ter sido suficiente ou, não terá sido cumprido<sup>383</sup>.

Não conseguindo evitar o descontentamento geral contra as aposentadorias, os monarcas tentaram, paulatinamente, legislar o limite de tempo permitido para pousada em cada localidade, mas mesmo assim esses limites eram quase sempre ultrapassados. O abuso de direitos fazia-se sentir um pouco por todo o reino como por exemplo em Trancoso e na Guarda. Na primeira localidade a pousada não podia ultrapassar os três dias e na segunda os oito dias, contudo, existem registos de pousadas de 15 a 40 dias em Trancoso e de 3 e 4 meses na cidade da Guarda<sup>384</sup>.

O problema gerado pelo uso e abuso do direito de aposentadoria agravou-se, particularmente durante o reinado de D. Fernando e após a sua morte, o que levou D. João I a tomar medidas exigindo que os juizes das localidades obrigassem à construção de albergues vigiados e que a hospedagem fosse paga<sup>385</sup>. Desta forma, os concelhos viam satisfeita a sua exigência de estabelecimento de estalagens e a obrigatoriedade de nelas pousarem todos os viajantes. Mais tarde, em 1436, D. Duarte, ordenou que os privilegiados pousassem em estaus existentes ao longo dos caminhos ou na cidade de Coimbra, e não nas aldeias e casais fora das estradas<sup>386</sup>.

D. Afonso V recebeu em 1454 uma queixa muito pormenorizada dos lugares de Alverca e de Póvoa d'El-Rei acerca destas questões. Afirmavam os moradores que passavam dificuldades com a permanente pousada de muitos fidalgos e de outras pessoas nestes lugares *por 15, 20, 30 e 4 dias sem ter o que fazer tomando mantimentos*. Perante o agravar da situação o rei estabeleceu como regra que não fosse permitido aí pousarem por mais de 3 dias<sup>387</sup>.

Mas nem só os concelhos e as populações locais se queixavam ao monarca, também as instituições religiosas, conhecidas pela sua assistência aos pobres e viajantes em geral, eram muito procuradas para hospedagem, gerando, por vezes situações de abuso. O

---

<sup>383</sup> Cf. A. Carneiro da Silva – *ob. cit.*, p. 3.

<sup>384</sup> Cf. Maria da Luz O. B. F. Barros – *ob. cit.*, pp. 80-90.

<sup>385</sup> Cf. Humberto Baquero Moreno - «Marginalidade e direito de aposentadoria no Portugal medievo (1331-1481)» in *Revista de Ciências Históricas*. vol. XI, Porto: Universidade Portucalense, 1996, pp. 10-12.

<sup>386</sup> Cf. A. Carneiro da Silva – *ob. cit.*, p. 5; *Chancelarias Portuguesas – D. Duarte (1433-1435)*. Vol. 1, t. 2, Lisboa: Centro de Estudos Históricos: Universidade Nova de Lisboa, 1998, pp. 249-252

<sup>387</sup> IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. 2, fol. 203v.

mosteiro de Santa Cruz de Coimbra é disso exemplo, pois foram consecutivas as suas reclamações junto da Coroa sobre a isenção de aposentadoria do mosteiro e das suas herdades. Esta isenção foi confirmada por cinco diplomas régios, emitidos em datas entre 1292 e 1334, o que indicia uma constante violação de privilégio<sup>388</sup>.

O Mosteiro de Semide, por seu lado, em 1434, após reclamar que os juízes da cidade de Coimbra não respeitavam o seu privilégio de isenção de pousadia, recebeu de D. Duarte uma carta, confirmando esse direito e proibindo que qualquer senhor ou pessoa pousasse no mosteiro ou nas casas que este possuísse na cidade<sup>389</sup>.

Tal como podemos observar, o elevado número de reclamações e protestos, ora causados pelos abusos de aposentadoria, ora pela falta de estalagens onde pousar, faz adivinhar o registo de um elevado número de solicitações de serviços de alojamento e alimentação em trânsito, paralelamente a uma deslocação terrestre activa.

---

<sup>388</sup> Cf. Saúl António Gomes - «Documentos Medievais de Santa Cruz de Coimbra – I – Arquivo Nacional Torre do Tombo» in *Estudos Medievais*, n.º 9, Porto: Centro de Estudos Humanísticos: Secretaria de Estado da Cultura, 1988, doc. n.º 15 (pp.86-87), 35 (pp. 106-107), 42 (p.113), 69 (p. 115) e 90 (pp. 178-180).

<sup>389</sup> Cf. *Chanc. de D. Duarte*, vol. I, tom. I, p. 171.

## CAPÍTULO 4 - A *ESTRADA DA BEIRA*: OBJECTIVOS E FINALIDADES

### 4.1. A função estratégico-militar da estrada

#### 4.1.1. A defesa da fronteira e a rede de fortificações

A guerra é um dos factores que se podem analisar para a delimitação da rede viária de um território. Tal como já foi mencionado anteriormente, a existência de estradas permitia a rápida deslocação dos exércitos, podendo assegurar as condições necessárias para uma vitória ou derrota. Simultaneamente, a estrada era um elemento fundamental na defesa estratégica do território, organizando as linhas de circulação e de contacto entre fortalezas e castelos, indispensáveis para consolidar a integridade e independência do reino.

Através da reconstituição da rede de fortificações beirãs e da análise dos conflitos bélicos ocorridos na região, tentaremos delinear os principais itinerários percorridos pelos exércitos em movimento no reino português durante o período medieval, especialmente entre os séculos XII e XV e a importância que a *estrada da Beira* assumiu.

A guerra e o espaço encontram-se organicamente ligados, pois a morfologia do território determina não só a deslocação dos exércitos como também a construção das fortalezas. A disposição espacial dos castelos e fortificações até ao século XII, respondeu a uma estratégia de defesa contra as invasões e assumiu funções de vigia e defesa de fronteiras pois situavam-se, predominantemente, em montes e colinas sobranceiros aos vales e caminhos<sup>390</sup>.

Na Beira, foi necessária uma articulação entre os castelos e as comunidades locais, de forma a constituírem linhas complementares de detenção dos possíveis invasores, uma vez que a região constituiu uma zona tampão e uma das entradas do território português mais utilizadas desde a Alta Idade Média. A *estrada da Beira* permitia, a partir de Ciudad Rodrigo através de Almeida, o acesso à região centro e à sua principal cidade – Coimbra, que em articulação com a *estrada coimbrã*, favorecia o acesso a norte

---

<sup>390</sup> Cf. José Mattoso - «A sociedade feudal e senhorial» in *História de Portugal*. Dir. por José Mattoso, vol. II, *A Monarquia Feudal (1096-1480)*. Coord. de José Mattoso. Lisboa: Círculo de Leitores, 1992, pp.168-169 e Carlos Alberto Ferreira de Almeida - «Castelos e cercas medievais» in *História das fortificações Portuguesas no Mundo*. Dir. por Rafael Moreira, Lisboa: Publicações Alfa, 1989, p. 48.

mas, sobretudo, à Estremadura e à cidade que se afirmava como cada vez mais importante no reino: Lisboa<sup>391</sup>.

De acordo com João Gouveia Monteiro<sup>392</sup>, existiam no reino português, e concentradas essencialmente na Beira, três linhas defensivas: uma primeira linha encostada à fronteira e junto da raia, uma segunda linha mais interior, orientada de norte a sul, e uma terceira linha de defesa em profundidade, situada em núcleos estratégicos e decisivos. Se observarmos o Mapa 15, podemos verificar que estes três níveis defensivos se encontram bem claros na região beirã.

O primeiro nível era constituído por treze castelos: Castelo Melhor, Castelo Rodrigo, Pinhel, Almeida, Castelo Bom, Castelo Mendo, Vilar Maior, Alfaiates, Sabugal, Penamacor, Penha Garcia, Salvaterra do Extremo e Segura, que desenhavam uma linha paralela à fronteira oriental portuguesa, demarcando nitidamente a raia como podemos ver no Mapa 15<sup>393</sup>.

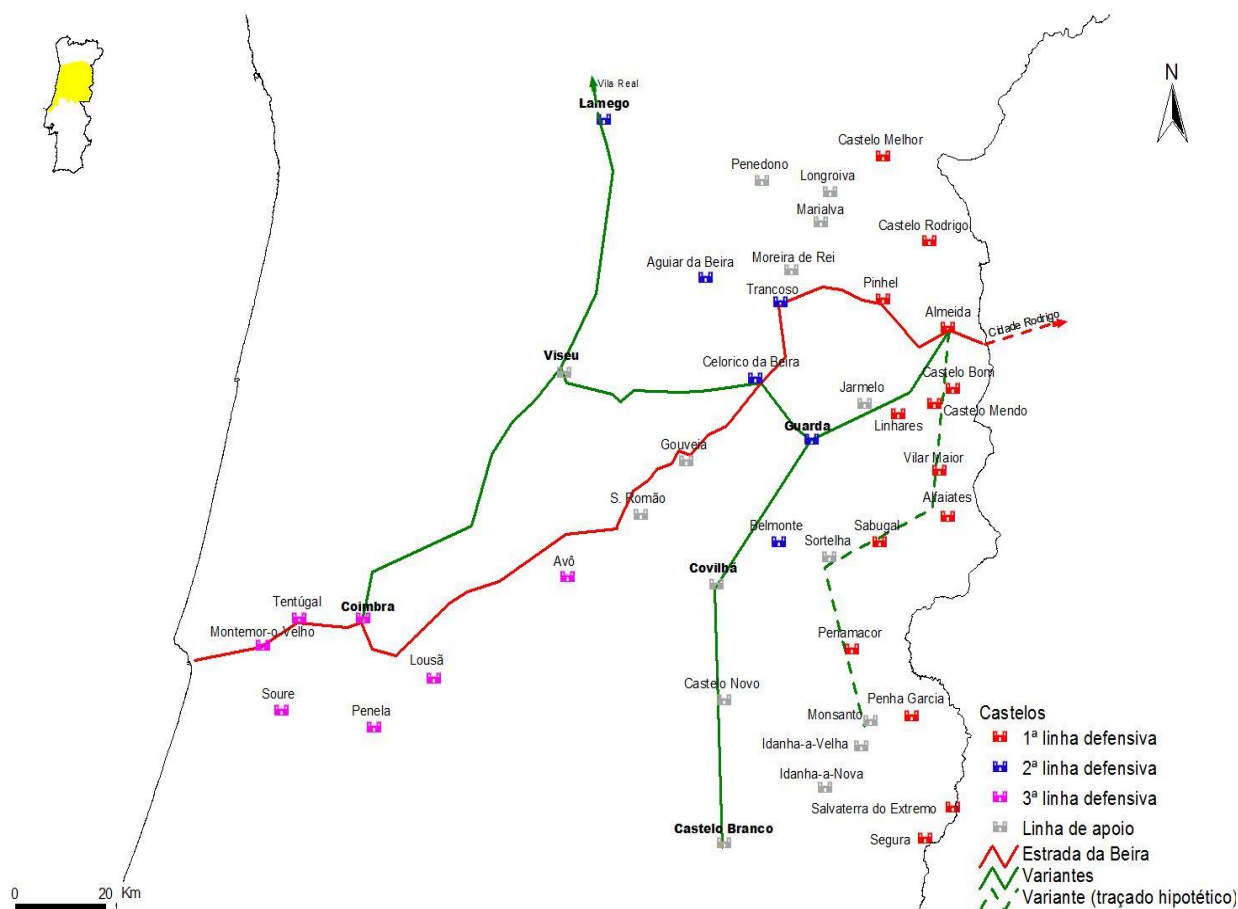
<sup>391</sup> Cf. António Lopes Pires - «Os castelos medievais de Riba Côa» in *Congresso Histórico Luso-Espanhol sobre o Tratado de Alcanices: 12-17 de Setembro de 1997 - O Tratado de Alcanices e a importância histórica das terras de Riba-Côa: Actas*. Lisboa: Universidade Católica, 1998, p. 249, Mário Jorge Barroca - «D. Dinis e a arquitectura militar portuguesa» in *Revista da Faculdade de Letras – História*. 2ª série, vol. 15, t. I, Porto: FLUP, 1998, pp. 801-822 e Rita Costa Gomes- *Castelos da Raia*. Lisboa: IPPAR, 1996.

<sup>392</sup> Cf. João Gouveia Monteiro - *Os castelos portugueses dos finais da Idade Média*. Coimbra: Colibri, 1999, p. 23. Esta é também a opinião de Carlos Guilherme Riley - «A guerra e o espaço na fronteira medieval beirã. Uma abordagem preliminar» in *Revista de Ciências Históricas*, vol. IV, Lisboa: 1991, pp. 153-154.

<sup>393</sup> Mapa construído com base nos dados fornecidos por: **Localidades** - SIGMA - Sistemas de Informação Geográfica e Modelação de Dados Aplicados à História de Portugal. **Estrada da Beira e Variantes** - UL/Col. Museum Bodellianum – *Corona Portugalliae Cum Ei Affinibus Regnis Hispanicis*. Lacobum Robyn, 1795, (esc. 10 cm: 15,5 milhas); UL/ Col. Museum Bodellianum – *Chorographical Map of the Kingdom of Portugal divided into its Grand Provinces*. W. Faden, Londres: 1797. (esc. 18 to a degree); UL/Col. Museum Bodellianum – *Carte Routier du Portugal*. A. Blanchet, Paris: 1807-1808. (esc. 10 myriamètres); AHM – *Carta militar das principais estradas de Portugal*. Romão Eloy de Almeida, Lisboa: 1808. (s/ esc.). *Chancelaria de D. Afonso II*, m.12 de *Forais Antigos*, nº 3 e 4; *Chancelaria de D. Afonso III*, livros 1, 2 e 3; *Chancelaria de D. Dinis*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Fernando*, livros 1, 2, 3 e 4; *Chancelaria de D. João I*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Afonso V*, livros 1, 2, 3, 4, 10, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 33; *Chancelaria de D. Manuel I*, livros 1 e 2; *Inquirições de D. Afonso III*, livro 3; *Inquirições de D. Dinis*, livros 1 e 5; *LEITURA NOVA: Beira*, livros 1, 2 e 3; *Estremadura*, livros 2 e 11; *Direitos Reais*, livros 1, 2 e 3; *Forais Novos. Beira*, livro único; Fontes Impressas: *Cartas originais dos reis enviadas à Câmara de Coimbra (1480-1571)*, ed. José Branquinho de Carvalho, sep. *Arquivo Coimbrão*, vols. VI-VIII, Coimbra, 1943; *Cartografia de Espanha en la Biblioteca Nacional siglos XVI al XIX*. Dir. por C. L. Mayayo. Bilbao: Biblioteca Nacional, [s.d.]; José Branquinho de Carvalho- «O mais antigo livro de Vereações» in *Arquivo Coimbrão*, vol. XII, pp. 53-68; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. Afonso IV*, ed. A H Oliveira Marques, Lisboa, INIC/Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 3 volumes, Lisboa, 1992; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. Duarte (1433-1435)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1998. 3 vols.; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. João I*. ed. João José Alves Dias. Lisboa: Centro de Estudos Históricos, 2004; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. Pedro I (1357-1367)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1984; *Cortes de Coimbra 1390*. Lisboa: Arquivo Histórico da Câmara Municipal; *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Afonso IV (1325-57)*. Ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1982; *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1986; *Cortes Portuguesas, reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade de Nova de Lisboa, 2002; *Crónicas dos Sete Primeiros Reis de Portugal*. ed. crítica por Carlos da Silva Tarouca. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1952. 3 vols.; *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Particulares*. ed. Rui de Azevedo, vol.III e IV, AD 1101-1115. Lisboa: Academia



## Mapa 15 – Os castelos medievais da Beira entre os séculos XIII e XIV



No segundo plano, deparamos com uma maior amplitude regional pois estendia-se entre o castelo de Lamego e o de Castelo Branco. Tratava-se de uma linha defensiva mais interior onde há a destacar a importância dos castelos de Trancoso,

Portuguesa da História, 1940; *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Régios*, vol. I. ed. Rui de Azevedo. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1958-1961; *Documentos de D. Sancho I (1174-1211)*. ed. Rui de Azevedo, Avelino de Jesus da Costa e Marcelino Pereira. Coimbra: Academia Portuguesa da História, 1979; *Gavetas (As) da Torre do Tombo*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1977. 12 vols.; *História florestal, agrícola e cinegética*. ed. C. M. Baeta Neves, Lisboa: Ministério da Agricultura e Pescas, 1980-1983; *Livro Preto da Sé de Coimbra*. ed. crítica por Leontina Ventura e M<sup>a</sup> Teresa Veloso, dir. Avelino de Jesus da Costa. Coimbra: Arquivo da Universidade, 1977-1979. 3 vols.; *Milenário de Aveiro. Colectânea de documentos históricos, I, 959-1516*. ed. A. G. Rocha Madahil. Aveiro: Câmara Municipal, 1954. 2 vols.; Belisário Pimenta - *As Cartas do Infante D. Pedro à Câmara de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1923; Rui de Pina - *Crónica de El-Rei D. João II*. Ed. por Alberto Martins de Carvalho, Coimbra: Atlântida, 1950; *Portugaliae Monumenta Historica, Diplomata et Chartae*. Lisboa, 1867-1873; *Portugaliae Monumenta Historica, Inquisitiones*. Lisboa, 1867; *Portugaliae Monumenta Historica, Leges et Consuetudines*. Lisboa, 1856; *Tombo da Comarca da Beira (1395)*. Sep. de *Arquivo Historico Portuguez*, vol. X, Lisboa, 1916. **Castelos** - João Gouveia Monteiro - *Os castelos portugueses dos finais da Idade Média*. Coimbra: Colibri, 1999; Mário Jorge Barroca - «D. Dinis e a arquitectura militar portuguesa» in *Revista da Faculdade de Letras – História*. 2ª série, vol. 15, t. I, Porto: FLUP, 1998 pp. 801-822 Rita Costa Gomes - *Castelos da Raia*. Lisboa: IPPAR, 1996 e Luís Jorge Rodrigues Gonçalves - *Os castelos da Beira Interior na defesa de Portugal: séculos XII-XVI*. Lisboa: Faculdade de Letras, 1995.

Pinhel e Jarmelo, uma vez que formavam um triângulo defensivo em torno da Guarda e de Celorico da Beira, a primeira a cidade beirã que abria caminho pelo interior leste até Castelo Branco e daí ao Alentejo, e a segunda uma das vilas que melhor garantia o acesso directo à *estrada da Beira*<sup>394</sup>. Alguns destes castelos são «fortalezas à cavaleiro» estabelecidas estrategicamente nas linhas de comunicação, terrestres e fluviais, tendo por função interditar o acesso a certos itinerários<sup>395</sup>.

Por último, e no terceiro nível defensivo, destacava-se a cidade e os arredores de Coimbra. A influência e magnitude desta cidade no Portugal medievo suscitou, desde cedo, o interesse dos invasores, porque a sua conquista assegurava, através da articulação com a *estrada coimbrã*, não só o domínio de toda a zona centro do território, mas também garantia os acessos ao norte e a Lisboa<sup>396</sup>. Foram vários os confrontos travados nos arredores de Coimbra e enormes as preocupações com a sua defesa, desde o contexto das lutas entre Cristãos e Muçulmanos, ou seja, entre o norte e o sul, pelo que foi delimitado um perímetro defensivo da cidade através da implantação dos castelos de Tentúgal, Montemor-o-Velho, Soure, Penela, Lousã e Avô, circundando a cidade e bloqueando-lhe directamente as vias de acesso. Já numa cronologia posterior, e no âmbito das guerras com Castela, este anel defensivo permanecia útil, na medida em que para chegar a Coimbra tornava-se imprescindível defender os seus arredores.

Perante isto, parece-nos importante reafirmar que a localização das fortificações medievais portuguesas nesta região, para além da sua clara função de suporte da fronteira, ladeia o principal eixo de comunicação regional e inter-regional em presença, que temos vindo a analisar ao longo deste trabalho. A *estrada da Beira* surge assim, neste âmbito, como um elemento hierarquizador do espaço, projectando pequenas vilas como pontos estratégicos na política militar do reino.

---

<sup>394</sup> Cf. Carlos Guilherme Riley – *ob. cit.*, p. 154.

<sup>395</sup> Cf. João Gouveia Monteiro - *Os castelos portugueses dos finais da Idade Média*. Coimbra: Colibri, 1999, p. 24. Vd. ainda Catarina Tente - « Dos ‘Bárbaros ao Reino de Portugal.’...pp. 56-59.

<sup>396</sup> Cf. António Lopes Pires – *ob. cit.*, p. 249.

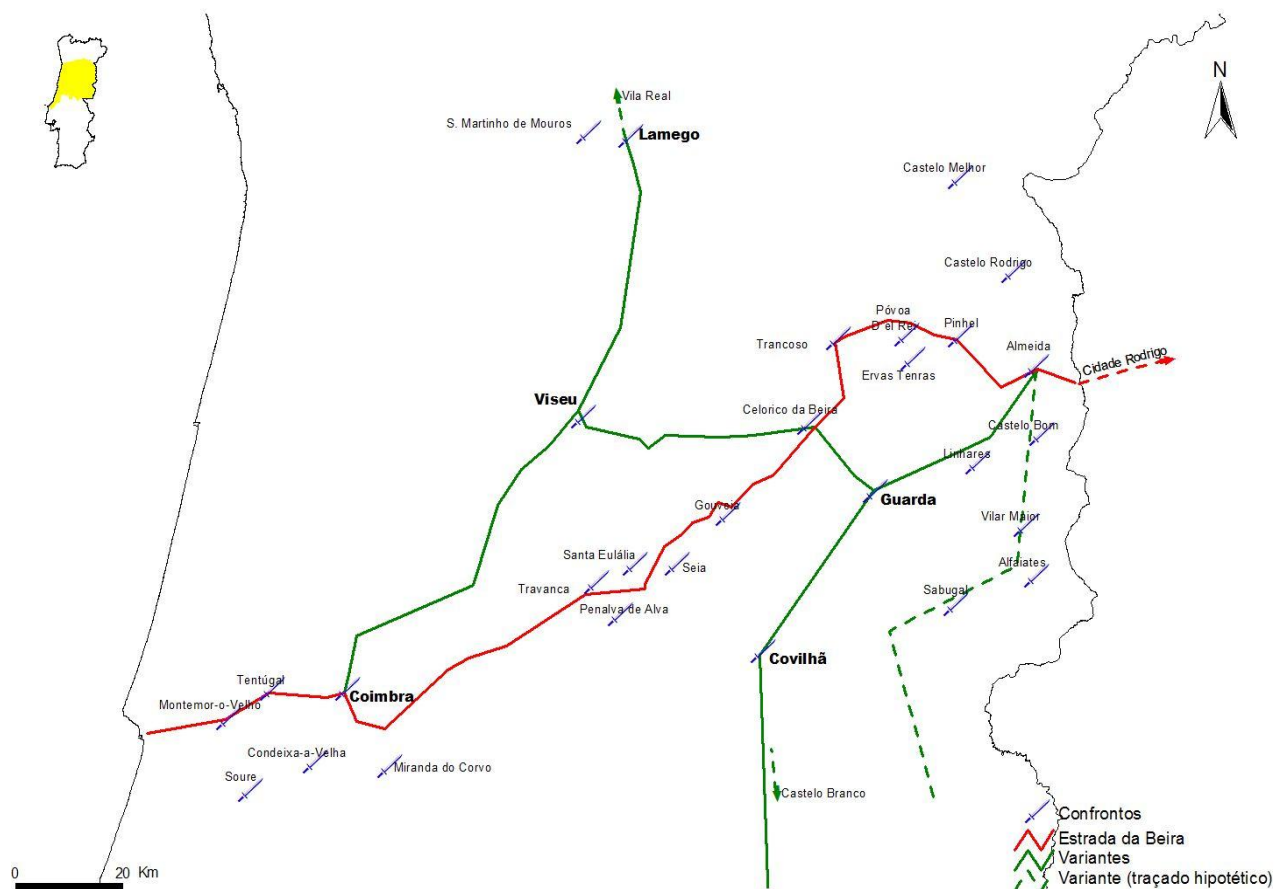
#### 4.1.2. O uso militar da estrada

O trânsito terrestre tornar-se-ia mais evidente em tempos politicamente conturbados ou quando no território se desenvolviam operações de carácter militar<sup>397</sup>. Foi o caso da Península Ibérica, e especificamente no reino português entre os séculos X e XIV. Este período pautou-se por grandes movimentações militares sob três vertentes distintas: a “Reconquista», os conflitos entre os reinos peninsulares e as questões internas do reino. Todos estes níveis de conflito implicaram movimentações e combates na região beirã, cartografados no Mapa 16<sup>398</sup> e especificados no quadro I<sup>399</sup>.

<sup>397</sup> Cf. António Resende de Oliveira - «Comunicar no Portugal Medieval: os relatos dos cronistas» in *As Comunicações na Idade Média*. Coord. de Maria Helena da Cruz Coelho, Lisboa: Fundação Portuguesa das comunicações, 2001, p. 41. *Vd.* ainda na mesma obra o artigo de João Gouveia Monteiro - «As comunicações em tempo de guerra», pp. 172-189.

<sup>398</sup> Mapa construído com base nos dados fornecidos por: **Localidades** - SIGMA - Sistemas de Informação Geográfica e Modelação de Dados Aplicados à História de Portugal. **Estrada da Beira e Variantes** - UL/Col. Museum Bodellianum – *Corona Portugalliae Cum Ei Affinibus Regnis Hispanicis*. Iacobum Robyn, 1795, (esc. 10 cm: 15,5 milhas); UL/ Col. Museum Bodellianum – *Chorographical Map of the Kingdom of Portugal divided into its Grand Provinces*. W. Faden, Londres: 1797. (esc. 18 to a degree); UL/Col. Museum Bodellianum – *Carte Routier du Portugal*. A. Blanchet, Paris: 1807-1808. (esc. 10 myriamètres); AHM – *Carta militar das principais estradas de Portugal*. Romão Eloy de Almeida, Lisboa: 1808. (s/ esc.). *Chancelaria de D. Afonso II*, m.12 de *Forais Antigos*, nº 3 e 4; *Chancelaria de D. Afonso III*, livros 1, 2 e 3; *Chancelaria de D. Dinis*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Fernando*, livros 1, 2, 3 e 4; *Chancelaria de D. João I*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Afonso V*, livros 1, 2, 3, 4, 10, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 33; *Chancelaria de D. Manuel I*, livros 1 e 2; *Inquirições de D. Afonso III*, livro 3; *Inquirições de D. Dinis*, livros 1 e 5; *LEITURA NOVA: Beira*, livros 1, 2 e 3; *Estremadura*, livros 2 e 11; *Direitos Reais*, livros 1, 2 e 3; *Forais Novos. Beira*, livro único; Fontes Impressas: *Cartas originais dos reis enviadas à Câmara de Coimbra (1480-1571)*, ed. José Branquinho de Carvalho, sep. *Arquivo Coimbrão*, vols. VI-VIII, Coimbra, 1943; *Cartografia de Espanha en la Biblioteca Nacional siglos XVI al XIX*. Dir. por C. L. Mayayo. Bilbao: Biblioteca Nacional, [s.d.]; José Branquinho de Carvalho- «O mais antigo livro de Vereações» in *Arquivo Coimbrão*, vol. XII, pp. 53-68; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. Afonso IV*, ed. A H Oliveira Marques, Lisboa, INIC/Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 3 volumes, Lisboa, 1992; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. Duarte (1433-1435)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1998. 3 vols.; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. João I*. ed. João José Alves Dias. Lisboa: Centro de Estudos Históricos, 2004; *Chancelarias portuguesas – Chancelaria de D. Pedro I (1357-1367)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1984; *Cortes de Coimbra 1390*. Lisboa: Arquivo Histórico da Câmara Municipal; *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Afonso IV (1325-57)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1982; *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1986; *Cortes Portuguesas, reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)*. ed. A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade de Nova de Lisboa, 2002; *Crónicas dos Sete Primeiros Reis de Portugal*. ed. crítica por Carlos da Silva Tarouca. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1952. 3 vols.; *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Particulares*. ed. Rui de Azevedo, vol.III e IV, AD 1101-1115. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1940; *Documentos Medievais Portugueses. Documentos Régios*, vol. I. ed. Rui de Azevedo. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1958-1961; *Documentos de D. Sancho I (1174-1211)*. ed. Rui de Azevedo, Avelino de Jesus da Costa e Marcelino Pereira. Coimbra: Academia Portuguesa da História, 1979; *Gavetas (As) da Torre do Tombo*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1977. 12 vols.; *História florestal, aquícola e cinegética*. ed. C. M. Baeta Neves, Lisboa:Ministério da Agricultura e Pescas, 1980-1983; *Livro Preto da Sé de Coimbra*. ed. crítica por Leontina Ventura e M<sup>a</sup> Teresa Veloso, dir. Avelino de Jesus da Costa. Coimbra: Arquivo da Universidade, 1977-1979. 3 vols.; *Milenário de Aveiro. Colectânea de documentos históricos, I, 959-1516*. ed. A. G. Rocha Madahil. Aveiro: Câmara Municipal, 1954. 2 vols.; Belisário Pimenta - *As Cartas do Infante D. Pedro à Câmara de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1923; Rui de Pina – *Crónica de El-Rei D. João II*. Ed. por Alberto Martins de Carvalho, Coimbra: Atlântida, 1950; *Portugaliae Monumenta Historica, Diplomata et Chartae*. Lisboa, 1867-1873; *Portugaliae Monumenta Historica, Inquisitiones*. Lisboa, 1867; *Portugaliae Monumenta Historica, Leges et Consuetudines*. Lisboa, 1856; *Tombo da Comarca da Beira (1395)*. Sep. de *Archivo Historico Portuguez*, vol.X, Lisboa, 1916.**Batalhas e confrontos militares** - Mário Jorge Barroca - «História das Campanhas» e João Gouveia Monteiro «As campanhas que fizeram história» in *Nova História Militar de Portugal*. Dir. por Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira. Vol. I, coord. por José Mattoso, Lisboa:

## Mapa 16 – Os confrontos militares ocorridos na Beira entre os séculos X e XV



Ao observarmos o Mapa 16 ressalta claramente um eixo de conflitos paralelo, e até coincidente, com o traçado da *estrada da Beira*<sup>400</sup>. Mesmo os não coincidentes, ocorrem em localidades nas suas proximidades, o que nos leva a concluir a utilização deste itinerário pelas partes em peleja. Por outro lado, e apoiando a leitura do mapa com o quadro I, podemos realçar pontos nevrálgicos como Viseu, Montemor-o-Velho e Coimbra, palcos de mais de cinco confrontos no conjunto das três categorias, ou ainda Almeida especialmente visada pelas pelejas entre Portugal e Castela.

Círculo de Leitores, 2003, pp. 22-69 e 245-287, João Gouveia Monteiro – *A guerra em Portugal nos finais da Idade Média*. Lisboa: Editorial Notícias, 1998, pp. 521-530.

<sup>399</sup> Para maior desenvolvimento das questões relacionadas com as campanhas militares *vd.* João Gouveia Monteiro e Miguel Gomes Martins – *As Cicatrizes da Guerra no Espaço Fronteiriço Português (1250-1450)*. Coimbra: Palimage, 2010; Mário Jorge Barroca - «História das Campanhas» e João Gouveia Monteiro «As campanhas que fizeram história» in *Nova História Militar de Portugal*. Dir. por Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira. Vol. I, coord. por José Mattoso, Lisboa: Círculo de Leitores, 2003, pp. 22-69; 245-287.

<sup>400</sup> No quadro III as localidades que estão inseridas no percurso da *estrada da Beira* foram destacadas a negrito para melhor leitura dos dados.

No seguimento da análise por tipo de contenda, tentaremos fazer uma resenha geral dos momentos mais decisivos dos confrontos ocorridos na região da Beira.

**Quadro III – Os confrontos militares ocorridos na Beira entre os séculos X e XIV**  
(tipologia)

Localidades	Total de ocorrências	Séc.X	Séc.XI	Séc. XII	Séc. XII	Séc. XIII	Séc. XIV	Séc.XII	Séc.XIII	Séc. XIV
		Reconquista			Conflito ibérico			Conflito interno		
Alfaíates	2					1			1	
<b>Almeida</b>	<b>5</b>					1	4			
Castelo Bom	2		1			1				
Castelo Melhor	2		1			1				
Castelo Rodrigo	2		1			1				
<b>Celorico da Beira</b>	<b>4</b>				1		3			
<b>Coimbra</b>	<b>10</b>	1	1	3			2		1	2
Condeixa-a-Velha	1	1								
Covilhã	1								1	
Ervas Tenras	1				1					
Gouveia	1								1	
Guarda	4					1	1		1	1
Lamego	2	1	1							
Linhares	1						1			
Miranda do Corvo	1					1				
<b>Montemor-o-Velho</b>	<b>7</b>	1	3	1					1	1
Penalva de Alva	1		1							
<b>Pinhel</b>	<b>3</b>				1		2			
Póvoa D'el Rei	1				1					
S. Martinho de Mouros	1		1							
Sabugal	2					1				1
Santa Eulália	1			1						
Seia	3		1	1				1		
Soure	3			2			1			
<b>Tentúgal</b>	<b>1</b>	1								
<b>Trancoso</b>	<b>2</b>						2			
Travanca de Lagos	1		1							
Vilar Maior	1					1				
Viseu	5		2				3			

## “Reconquista»

Verificamos que a maioria das localidades assinaladas no mapa e quadro anteriores, foi palco de batalhas no âmbito deste movimento militar, especialmente aquelas que se encontram no raio de acção e influência do traçado em estudo. O período da “Reconquista» foi pautado por sistemáticos avanços e recuos de ambas as partes<sup>401</sup>. Cristãos e Muçulmanos defrontavam-se pela posse e domínio do território, cuja defesa e afirmação passava por um enquadramento populacional, administrativo e militar. Neste contexto, a zona centro, abarcando a cidade de Coimbra e a linha do Mondego, afirmou-se como uma zona de fronteira da Cristandade, permanentemente sujeita aos ataques muçulmanos<sup>402</sup>.

Entre as contínuas movimentações militares nesta área, entre os séculos IX e XII, destacamos a campanha levada a cabo por Almansor que possivelmente utilizou uma das estradas complementares da *estrada da Beira*. As acções deste chefe muçulmano em 980, deram início a uma nova investida que alcançou Santiago de Compostela através da sucessiva conquista de pontos estratégicos intermédios como Condeixa, Coimbra<sup>403</sup>, Montemor-o-Velho, Castelo de Aguiar. A expedição sobre Compostela, iniciada em Julho de 997, dirigiu-se de Córdova a Viseu, seguindo daí para Lamego, atravessando o rio Douro e alcançando Santiago de Compostela a 10 ou 11 de Agosto<sup>404</sup>. Perante isto, tudo indica que a ligação entre Viseu e Lamego seria já conhecida e utilizada e estaria em bom estado, já que o regresso de Almansor se fez pelo mesmo percurso, dando azo ao saque de Lamego<sup>405</sup>.

Nos séculos XI e XII, a área ao redor de Coimbra continuou a ser uma das zonas mais disputadas, especialmente entre 1017 e 1117. O domínio de uma baliza natural como era o rio Mondego, assegurava uma divisão territorial/fronteira entre Cristãos e Muçulmanos mas, para isso havia que consolidar a defesa dessa linha através da conquista e/ou fundação de castelos. Foi o que aconteceu com Montemor-o-Velho, castelo que voltou ao domínio cristão em 1017 por iniciativa militar de Mendo Luz, mas que foi

---

<sup>401</sup> Cf. Charles Emmanuel Dufourcq - «Les communications entre les royaumes chrétiens ibériques et les pays de l'occident musulman, dans les derniers siècles du Moyen Age» in *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age. Actes du colloque tenu à Pau les 28 et 29 Mars – 1980*. Paris: CNRS, 1981, p.29.

<sup>402</sup> Cf. Amélia Aguiar Andrade – *A construção medieval do território...*, p. 15.

<sup>403</sup> Cf. *Livro Preto de Coimbra*, fl. 67v., doc. 134.

<sup>404</sup> Cf. Rui de Azevedo - «A expedição de Almansor a Santiago de Compostela em 997 e a dos piratas normandos à Galiza em 1015-16» in *Revista Portuguesa de História*. Tomo XIV, Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1973, p. 73.

<sup>405</sup> Cf. Mário Jorge Barroca – *ob. cit.*, p. 27.

recuperado pelos Sarracenos em 1026 e “reconquistado” novamente em 1034<sup>406</sup>. Estas incursões sobre Montemor, vindas de sul e de norte, foram possivelmente facilitadas pelos acessos terrestres ao castelo, também ele inserido no troço da *estrada da Beira*, que em última instância ligava a cidade de Coimbra a Buarcos, como já vimos.

Durante a «*Reconquista*», cabe realçar a formação do Condado Portucalense, que resulta da fusão entre os Condados Portucalense e o de Coimbra, entregue por D. Afonso VI de Leão e Castela a D. Henrique da Borgonha, aquando do casamento deste com sua filha D. Teresa em 1096. Desta forma, D. Afonso VI delegava no genro o poder administrativo e militar sobre o território a sul do Minho até Coimbra, conservando os laços de vassalagem para com o reino de Leão e exigindo, ao mesmo tempo, a prossecução das conquistas a sul, confiando assim na proficiência militar do seu genro.

As forças muçulmanas, só reactivaram o seu ímpeto sobre a região beirã com a chegada dos Almorávidas que, em 1111, relançaram a pressão sobre Coimbra e sobre os territórios ao longo do rio Mondego, conquistando a cidade em 1117, conjuntamente com os castelos de Soure e Montemor-o-Velho<sup>407</sup>. A conquista de castelos foi, mais uma vez, a principal preocupação e, neste caso, dominar os de Montemor e de Soure permitia-lhes garantir a segurança de circulação pela antiga estrada romana que ligava Coimbra a Lisboa e, assim, aceder àquela cidade<sup>408</sup>. A reconquista cristã destes castelos ocorreu cerca de 1129.

D. Afonso Henriques será o responsável pela reorganização e protecção da cidade de Coimbra, que após ser reconquistada aos Mouros em 1129, recebeu inclusive a sua corte a partir de 1131. Encetou uma política de defesa, povoamento e consolidação da implantação portucalense na região que passou pelo povoamento e o favorecimento de ordens militares, capazes de auxiliar a administração de alguns territórios recém conquistados e as populações locais, como aconteceu, por exemplo com a entrega do castelo de Soure à Ordem do Templo<sup>409</sup>. Ainda enquadrável na estratégia defensiva de Coimbra, está a decisão de D. Afonso Henriques de fundar em 1135 o castelo de Leiria que, tal como o de Soure, estava implantado na já citada via romana Lisboa-Porto, uma das

---

<sup>406</sup> Cf. Mário Jorge Barroca - *ob. cit.*, p. 28.

<sup>407</sup> Idem, *ibidem*, p. 37

<sup>408</sup> Cf. Armando de Sousa Pereira – *Representação da guerra no Portugal da Reconquista (séculos XI-XII)* Lisboa: Comissão Portuguesa de História Militar, 2003, p.54; Mário Jorge Barroca – *ob. cit.*, p. 41 e C. J. Bishko – *Studies in Medieval Spanish Frontier History*. Londres: Variorum Reprints, 1980, p. 406.

<sup>409</sup> Cf. José Mattoso - *ob. cit.*, p. 69.

estradas mais trilhadas da altura e por onde se deslocavam quer Cristãos quer Muçulmanos<sup>410</sup>.

Desta forma, estava assegurada a dinâmica de contactos na região coimbrã, mas igualmente entre o sul e o norte do reino, na medida em que as estradas tinham alguma protecção das fortificações aqui implantadas. Porém, não podemos esquecer que no início do século XII germinava a semente dos conflitos ibéricos, lutas entre as soberanias ibéricas que se perpetuaram até finais do século XVII.

Graças às suas vitórias frente ao Islão, o jovem infante e conde assumiu-se como um respeitado chefe militar e político e empreendeu, então, uma campanha contra o domínio de sua mãe D. Teresa e da família leonesa dos Travas no Condado, angariando o apoio da nobreza portugalense. A revolta saldou-se na vitória de Afonso Henriques na Batalha de S. Mamede em 1128<sup>411</sup>. Entre 1137-1147, o seu prestígio e poder evidenciaram-se pela sua grande capacidade de mobilização militar em defesa dos interesses do território português<sup>412</sup>. Assim, viveu-se entre D. Afonso Henriques, herdeiro do Condado Portugalense, e o reino de Leão e Castela, em virtude do desejo de autonomia face ao rei de Leão e Castela um dos conflitos de soberania mais importantes no processo da independência de Portugal.

D. Afonso Henriques recuou, porém, nas suas pretensões sobre os territórios galegos para socorrer Tomar, Coimbra e Leiria dos ataques muçulmanos. Nas deslocações a partir do extremo norte do condado/reino é muito provável que as tropas portugalenses tenham utilizado a velha estrada romana dita «estrada coimbrã», por ser a ligação mais directa entre Braga e Lisboa e, por conseguinte, a mais rápida via de acesso a Coimbra e Leiria. Por certo, evitavam os percursos mais interiores do território que lhes fariam despender tempo e forças sem necessidade, por se tratar de uma zona mais montanhosa, tornando mais lenta essa ligação, se bem que por vezes fosse mais segura.

Ainda de acordo com os itinerários das campanhas de D. Afonso Henriques, na de Badajoz, em 1169, depois de fracassados os seus objectivos e devido a ferimentos graves, a retirada do monarca português fez-se em direcção às termas de S. Pedro do Sul, a fim de aí receber tratamento<sup>413</sup>. Nesta sua retirada para os arredores de Viseu, o monarca

---

<sup>410</sup> Cf. Mário Jorge Barroca – *ob. cit.*, p. 41.

<sup>411</sup> Cf. José Mattoso – *ob. cit.*, pp. 58-59.

<sup>412</sup> *Idem, ibidem*, p. 59.

<sup>413</sup> Cf. Mário Jorge Barroca – *ob. cit.*, p. 47.



deve ter percorrido a ligação anteriormente enunciada entre a Covilhã e a Guarda, seguindo daí para Viseu pelo respectivo eixo complementar da *estrada da Beira* Guarda-Viseu.

No entanto, uma das campanhas militares que melhor confirma a deslocação dos exércitos por esta importante via foi a levada a cabo após a assinatura do tratado de paz entre o monarca português e D. Fernando II de Leão em 1165<sup>414</sup>, quando este último, em resposta ao pedido de auxílio de D. Afonso Henriques para defender Santarém do ataque sarraceno em 1184, deslocou as suas hostes a partir de Ciudad Rodrigo em direcção a Trancoso, seguindo daí para Viseu e depois para Coimbra, onde se juntou ao exército português<sup>415</sup>.

A partir daqui, os conflitos associáveis à *Reconquista* desenrolam-se fora da região beirã, caminhando para sul e abarcando a linha do Tejo e alcançando a Algarve em 1249.

### **Conflitos entre reinos ibéricos**

Após o impacto causado pela declarada independência de Portugal face a Leão e Castela, já no reinado de D. Sancho I, iniciou-se um novo período de conflitos entre os reinos de Portugal e de Leão e Castela, travados desta feita na região da Beira interior entre os anos de 1189 e 1199. Os principais cenários destas campanhas foram as vilas situadas junto da *estrada da Beira* como é o caso de Celorico da Beira, atacada pelos leoneses em 1189, ou o contra-ataque português a Pinhel ocorrido em 1199<sup>416</sup>.

Contudo, durante as décadas seguintes, nada houve de particularmente relevante a assinalar sob o ponto de vista militar na região beirã. Os conflitos vividos no reinado de D. Afonso III relacionaram-se com a soberania do Algarve.

Com a subida ao trono de D. Dinis em 1279, as questões ligadas à disputa territorial impulsionaram um novo tempo de guerra entre os reinos hispânicos até ao estabelecimento do tratado de Alcanises. O rei pratica então uma itinerância na região raiana da Beira com frequência<sup>417</sup>. Neste contexto, insere-se a campanha da Guarda

---

<sup>414</sup> Cf. Catarina Tente - «Dos ‘Bárbaros’ ao Reino de Portugal. O território de Celorico da Beira no séculos V a XII» in *Celorico da Beira através da História*. Celorico da Beira: Câmara Municipal de Celorico da Beira/FLUC, 2009, pp. 56-59.

<sup>415</sup> Idem, *ibidem*, p. 48.

<sup>416</sup> Idem, *ibidem*, pp. 52-53.

<sup>417</sup> Vd. José Mattoso - «A consolidação da monarquia e a unidade política» in *História de Portugal...vol. II.*, p. 289.

ocorrida em 1296, onde conquistaram os castelos de Sabugal, Alfaiates, Vilar Maior, Castelo Bom, Monforte de Ribacôa, Almeida, Castelo Rodrigo e Castelo Melhor. A deslocação parou em Simancas e regressou a território português<sup>418</sup>.

Em 1297, para assinar o tratado de Alcanises, onde se definiram as fronteiras luso-castelhanas, englobando no reino os estratégicos castelos de Ribacôa, o monarca voltou a atravessar a Beira para se encontrar com Fernando IV de Leão e Castela<sup>419</sup>. Apesar do tratado, a contenda com os castelhanos reacendeu-se em 1298 e a passagem do monarca e da sua hoste por Coimbra em direcção a Viseu e daí à Guarda, verificou-se para preparar a defesa frente a uma invasão de Castela que se cria chegar por essa estrada<sup>420</sup>.

Mais tarde, nos reinados de D. Fernando e de D. João I, Portugal envolveu-se em conflitos militares com Castela, quase sempre utilizando a *estrada da Beira*, pois a região tanto serviu de palco a combates como foi área de passagem dos exércitos envolvidos mais uma vez.

D. Fernando protagonizou, como é sabido, três guerras contra os castelhanos. A primeira guerra fernandina decorreu entre 1369-1371 na Galiza e na Andaluzia o que, em princípio o afastou de andanças pela Beira, registando-se somente a sua saída de Coimbra para socorrer as localidades de Guimarães e de Braga<sup>421</sup>. Esta deslocação, muito provavelmente, utilizou a velha estrada romana que de Coimbra seguia para Braga, já variadas vezes referida.

A segunda guerra fernandina, ocorreu entre 1372-1373 e conheceu outra realidade, que afectou directamente a região da Beira e consequentemente a rede viária em observação. Castela invadiu Portugal em Dezembro, atacando Almeida e seguindo por Pinhel, Celorico, Viseu, flectindo depois para sul e chegando a Coimbra e Tentúgal<sup>422</sup>. Neste caso, os exércitos castelhanos aproveitaram a estrada que ligava Celorico a Viseu e daí a segunda alternativa até Coimbra, tendo chegado a cercar Lisboa.

---

<sup>418</sup> Cf. Virginia Rau - *Itinerários Régios Medievais. Itinerário Del-Rei D. Dinis (1279-1325)*. Lisboa: Instituto de Alta Cultura: Centro de Estudos Históricos, 1962, p. 8, Carlos da Silva Tarouca - «Crónica do Rei D. Dinis» in *Crónicas dos Sete Primeiros Reis de Portugal*. Lisboa: Academia Portuguesa da História, vol. 1, 1952, p. 40.

<sup>419</sup> Cf. Virginia Rau, *ob. cit.*, p. 9.

<sup>420</sup> Idem, *ibidem*, p. 9.

<sup>421</sup> Cf. João Gouveia Monteiro e Miguel Gomes Martins – *ob. cit.*, p. 85 e João Gouveia Monteiro - «As campanhas que fizeram história» in *Nova História Militar de Portugal*. Dir. por Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira. Vol. I, coord. por José Mattoso, Lisboa: Círculo de Leitores, 2003, p. 252.

<sup>422</sup> Cf. João Gouveia Monteiro – *ob. cit.*, p. 255. Vd. A. H. de Oliveira Marques e João Alves Dias – *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar Português*. Mapa 104, pp. 125.

Os episódios da terceira guerra fernandina não foram muito distintos, uma vez que a invasão castelhana recorreu ao mesmo trajecto, mas não passou de Almeida, conquistada em 1381<sup>423</sup>. A retirada dos castelhanos, na sequência do tratado de paz assinado em 1382, utilizou, por certo, o mesmo percurso.

Após a morte de D. Fernando, e no âmbito da disputa pelo trono português, D. João, mestre de Avis, foi proclamado como *Regedor e Defensor do Reino* em 1383 contra os intentos de Castela de fazer cumprir o que estava postulado no Tratado de Salvaterra de 1383, ou seja, o direito sucessório da casa real castelhana sobre a coroa portuguesa em caso de morte de D. Fernando sem herdeiro varão.

Assim, em 1384, teve lugar uma invasão castelhana pela Beira, desta feita dirigida à cidade da Guarda e daí por Celorico em direcção a Coimbra, para reclamar o trono português em Lisboa, resultando num cerco à capital que acabou graças a um surto de peste entre os castelhanos<sup>424</sup>. Neste mesmo ano realizaram-se cortes em Coimbra, onde se procedeu à escolha de um novo monarca, que veio a ser o mestre de Avis, que então assumiu a coroa portuguesa e a consequente recusa das pretensões castelhanas.<sup>425</sup>

O ano seguinte foi, sem dúvida, um dos mais movimentados em questões militares na região. Em Maio, teve lugar uma nova invasão castelhana proveniente de Ciudad Rodrigo que entrou em Portugal em direcção a Almeida por Vale de Mula<sup>426</sup>. Conquistada a praça raiana, seguiram por Pinhel, Póvoa d'El Rei e Trancoso, em direcção a Viseu. No entanto, e após confronto em Viseu contra as forças lideradas por D. João I, na retirada o exército castelhano é derrotado na «veiga de Trancoso» por um pequeno exército português que o aguardava<sup>427</sup>.

Dois meses mais tarde, e de novo por Almeida, o rei de Castela fez uma nova investida. A vila e praça de Almeida tem um papel de porta de entrada e principal bastião

---

<sup>423</sup> Cf. João Gouveia Monteiro – *ob. cit.*, p. 258.

<sup>424</sup> Idem, *ibidem*, pp. 262-267.

<sup>425</sup> Idem, *ibidem*, pp. 267-268

<sup>426</sup> Idem, *ibidem*, p. 270.

<sup>427</sup> Cf. João Gouveia Monteiro e Miguel Gomes Martins – *ob.cit.*, pp. 75-76; João Gouveia Monteiro - «As campanhas que fizeram história» ..., p. 270. *Vd. ainda* Salvador Dias Arnout – *A Batalha de Trancoso*. Coimbra: Faculdade de Letras, 1947, p. 93.

da fronteira beirã<sup>428</sup>. O percurso castelhano foi feito por Pinhel e Trancoso, avançando até Soure, resultando desta invasão a batalha de Aljubarrota<sup>429</sup>.

Temos de realçar que as movimentações levadas a cabo por D. João I entre 1390-1392 voltaram a ter particular incidência na região beirã, atendendo aos múltiplos problemas político-administrativos<sup>430</sup>.

D. João I realizou cortes em Coimbra (1384-84) e em Viseu (1391) e as suas deslocações alternaram, constantemente, entre Coimbra, Tentúgal e Montemor-o-Velho, no entanto, antes de se dirigir para Viseu, o monarca seguiu de Coimbra por S. Romão, Seia<sup>431</sup>, Gouveia, Trancoso, Marialva e Fonte Arcada, percorrendo assim grande parte do itinerário da *estrada da Beira*<sup>432</sup>. Por fim, em 1396, volta o exército castelhano a entrar em Portugal pela Beira, em direcção a Viseu, utilizando possivelmente a via complementar da *estrada da Beira*, que ligava Celorico a Viseu<sup>433</sup>.

A partir de 1431, o acordo de *paz perpétua* entre Portugal e Castela, fez com que os conflitos e incidentes militares luso-castelhanos serenassem<sup>434</sup>.

### Conflitos internos do reino

Se a região hierarquizada pela *estrada da Beira* e as suas vias alternativas se afirmava como um cenário importante na grande maioria dos conflitos com entidades exteriores ocorridos na Idade Média, também no caso dos conflitos bélicos internos, a região assumiu a posição de um frequente espaço de confrontos, desde cronologias muito precoces da formação do reino. Com efeito, na sequência da morte de D. Sancho I, e por motivos resultantes das cláusulas exaradas no seu testamento, iniciou-se uma verdadeira guerra civil entre irmãos, mais concretamente o monarca e as suas irmãs as infantas Teresa, Sancha e Mafalda, em torno, do senhorio castelo de Montemor-o-Velho, entre outras questões. Ora

---

<sup>428</sup> Idem, *ibidem*, pp. 29-30 e Joaquim Veríssimo Serrão - «O Tratado de Alcanices visto de Portugal» in *Congresso Histórico Luso-Espanhol sobre o Tratado de Alcanices. Actas*. p. 39.

<sup>429</sup> Cf. João Gouveia Monteiro - *ob. cit.*, p. 273. *Vd.* A. H. de Oliveira Marques - *ob. cit.*, p. 531.

<sup>430</sup> Cf. Humberto Baquero Moreno - *Os Itinerários de El-Rei Dom João I (1384-1433)*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1988, p. 10.

<sup>431</sup> *Vd.* capítulo 3 «A identificação dos diferentes troços e dos principais nós viários», p. 79

<sup>432</sup> Cf. Virginia Rau - *ob. cit.*, pp. 7-9.

<sup>433</sup> Cf. João Gouveia Monteiro - *ob. cit.*, p. 281 e A. H. de Oliveira Marques - *ob. cit.*, p. 537.

<sup>434</sup> Cf. João Gouveia Monteiro - *ob. cit.*, p. 282.

mais concretamente, a disputa entre o monarca e a infanta D. Teresa suscitou a atenção de D. Afonso IX de Leão que invadiu Portugal em 1211, em defesa dos interesses de D. Teresa. Todavia, a paz e concórdia não tardou a ser assinada em Coimbra em 1212, tratado esse que implicou a deslocação do rei de Leão àquela cidade, certamente pela *estrada da Beira*<sup>435</sup>.

Mais tarde, entre 1245-1248, D. Sancho II e D. Afonso (III), em disputa pelo poder encetaram uma nova guerra civil, a qual teve o apoio do rei de Leão a D. Sancho II<sup>436</sup>.

D. Dinis vê-se, igualmente, a braços com a contestação de seu filho D. Afonso, o que originou a guerra civil que se estendeu entre 1319 e 1324. O infante Afonso, na sequência do conflito dirigiu-se para o vale do Mondego e conquistou Coimbra e Montemor-o-Velho em 1322, com o apoio de uma parte significativa da nobreza do reino. Em resposta, D. Dinis cercou Coimbra e obrigou o filho a recuar mas, por intervenção da rainha D. Isabel, o embate acabou por não ter lugar<sup>437</sup>.

Contudo, anos mais tarde também D. Afonso IV protagonizou uma situação conflitual com o filho, o infante D. Pedro, na sequência do assassinato de D. Inês de Castro, todavia, as peripécias desse enfrentamento decorreram sobretudo em outra região, a de Entre Douro e Minho, não sendo desta vez a região beirã o cenário dos embates militares<sup>438</sup>.

Mais tarde, já no século XV, durante a regência do infante D. Pedro, as querelas e enfrentamentos entre este e D. Afonso V, teve um episódio importante na zona de Lamego, uma vez que o regente foi de Coimbra a Viseu a fim de arregimentar gente que o apoiasse no enfrentamento a D. Afonso V<sup>439</sup>. Esta viagem terá percorrido a via complementar da *estrada da Beira* que fazia a ligação entre as duas cidades e, a partir de Viseu seguiria pela estrada de ligação a Lamego. A questão das comunicações foi neste episódio muito marcante pois, para evitar o confronto com o regente, relata o cronista Rui de Pina que *o Conde de Barcelos moveu de Guimarães com mostrança de ao Infante defender por força a*

---

<sup>435</sup> Cf. Mário Jorge Barroca – *ob. cit.*, p. 56.

<sup>436</sup> Idem, *ibidem*, pp. 60-62.

<sup>437</sup> Idem, *ibidem*, pp. 63-68 e Maria Helena da Cruz Coelho - «Coimbra em tempos medievais (séculos XIV-XV)» in *A História Tal Qual Se Faz*. Lisboa: Edições Colibri: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2003, p. 66.

<sup>438</sup> Cf. João Gouveia Monteiro - «As campanhas que fizeram a História» in *ob. cit.*, p. 250.

<sup>439</sup> Cf. M. Lopes de Almeida, ed. - *Crônicas de Rui de Pina. Crônica do Rei D. Afonso V*. Porto: Lello & Irmãos Editores, 1977, cap. LXXV, pp. 667-668.

*passagem. E assentou-se com sua gente em auto de guerra em Mesão Frio, que é lugar sobre o Douro duas léguas de Lamego. E mandou alagar e meter sob água todas as barcas e batéis do rio, pelo qual o Infante aceso já em desejo de vingança para que os desprezinhos e perfia do Conde o moviam, determinou logo de passar contra ele e para isso ordenou que no Douro sobre tonéis se fizesse uma ponte pera qual a gente e cavalos podessem em breve e mui seguramente passar e assim se fez*<sup>440</sup>.

Mas nem só as rivalidades entre reinos ou entre os monarcas e os seus herdeiros foram motivo para que a área hierarquizada pela *estrada da Beira* e as suas variantes fosse devassada por exércitos em movimento e cenário de confrontos mais ou menos decisivos. Com efeito também outro tipo de conflitos podiam aqui ocorrer tais como os que opunham diferentes linhagens da nobreza. Assim aconteceu, em 1277, com a chamada «lide de Gouveia», perto de Fornos de Algodres, junto ao traçado da via Celorico-Viseu que envolveu as famílias Melo, Tavares e Metelo<sup>441</sup>.

Em suma, os confrontos militares, campanhas e invasões que ocorreram na região beirã, foram fundamentais na formação, afirmação e destino do reino, sendo a *estrada da Beira* um eixo estratégico que perdurou muito além da Idade Média e do período aqui descrito<sup>442</sup>.

## 4.2. Fiscalidade e rede viária

### 4.2.1 As portagens: efeitos na circulação

As questões fiscais foram sempre muito importantes na administração dos reinos medievais. Na opinião de Virgínia Rau podemos considerar quatro categorias de impostos de circulação e transacção de mercadorias: os que incidem directamente sobre a circulação de mercadorias, os que oneram as transacções, os que provinham do aluguer de espaços na feira e os que resultavam de penas pecuniárias pagas por delitos

---

<sup>440</sup> M. Lopes de Almeida, ed. – *ob. cit.*, p. 668.

<sup>441</sup> Cf. Mário Jorge Barroca – *ob. cit.*, pp. 62-63.

<sup>442</sup> Para maior detalhe *vd.* António Mourinho - «A invasão de Trás-os-Montes e das Beiras na Guerra dos Sete Anos pelos exércitos borbónicos em 1762, através da correspondência dos comandantes chefes Marquês de Sarriá e Conde Aranda» in *Anais da Academia Portuguesa da História*. 1986, II<sup>a</sup> série, vol. 31, pp. 337-442; Moreira de Figueiredo - «A Beira e as invasões de Leste» in *Beira Alta*. Dir. por Alexandre de Lucena e Vale. Vol. XX, Viseu: Junta da Província da Beira, 1961, pp. 40-44. Para pormenorizar a importância da estrada da Beira durante as invasões francesas *vd.* Adrião Pereira Forjaz de Sampaio - *Memórias do Buçaco, e uma viagem à serra da Louzã*. 2.<sup>a</sup> ed., Coimbra: Imprensa da Universidade, 1850 e M. Guincret – *Relation historique et militaire de la campagne de Portugal sous le Marechal Massena, Prince d'Essling* Limoges: Barseais, 1817.

ou contendas relacionadas com as feiras<sup>443</sup>. De entre as quatro, os maiores lucros provinham especialmente da primeira categoria – a cobrança de portagens.

A portagem trata-se de um imposto indirecto que incidia sobre a compra e venda de mercadorias, ou seja, recaíam sobre o trânsito e a entrada de produtos e de pessoas num dado espaço ou concelho para poderem frequentar e vender as suas mercadorias e produtos na feira local, mercados e lojas<sup>444</sup>.

A documentação sobre as portagens é numerosa e diversificada, pois quase todo o tipo de suporte normativo da vida concelhia fazia menção a esta contribuição fiscal, começando desde logo pela carta de foral<sup>445</sup>. Sendo a Beira uma zona de passagem, salpicada de concelhos e na qual se instituíram inúmeras feiras<sup>446</sup>, não será de espantar que no mapa que aqui se apresenta ressaltem à vista duas realidades distintas: por um lado uma linha de portagens que atravessa a região e coincidente à *estrada de Beira* mas que, todavia, registavam maior incidência junto da fronteira oriental portuguesa.

No primeiro caso, parece-nos ser claro que a presença da cobrança de portagens se associa à existência de localidades de reconhecido pendor económico regional, as quais configuram os itinerários desenhados no capítulo III deste trabalho, e aqui presentes no Mapa 17. Num segundo caso, as povoações mais interiores e fronteiriças surgem também destacadas pela possibilidade de nelas se encontrarem mercadorias e pessoas de naturalidade portuguesa e castelhana. Em ambas as situações, a portagem era vista como uma fonte de dividendos, muitas vezes partilhada entre o concelho e a Coroa e exarada já na carta de foral, destinada a sustentar o desenvolvimento e implantação da administração pública.

---

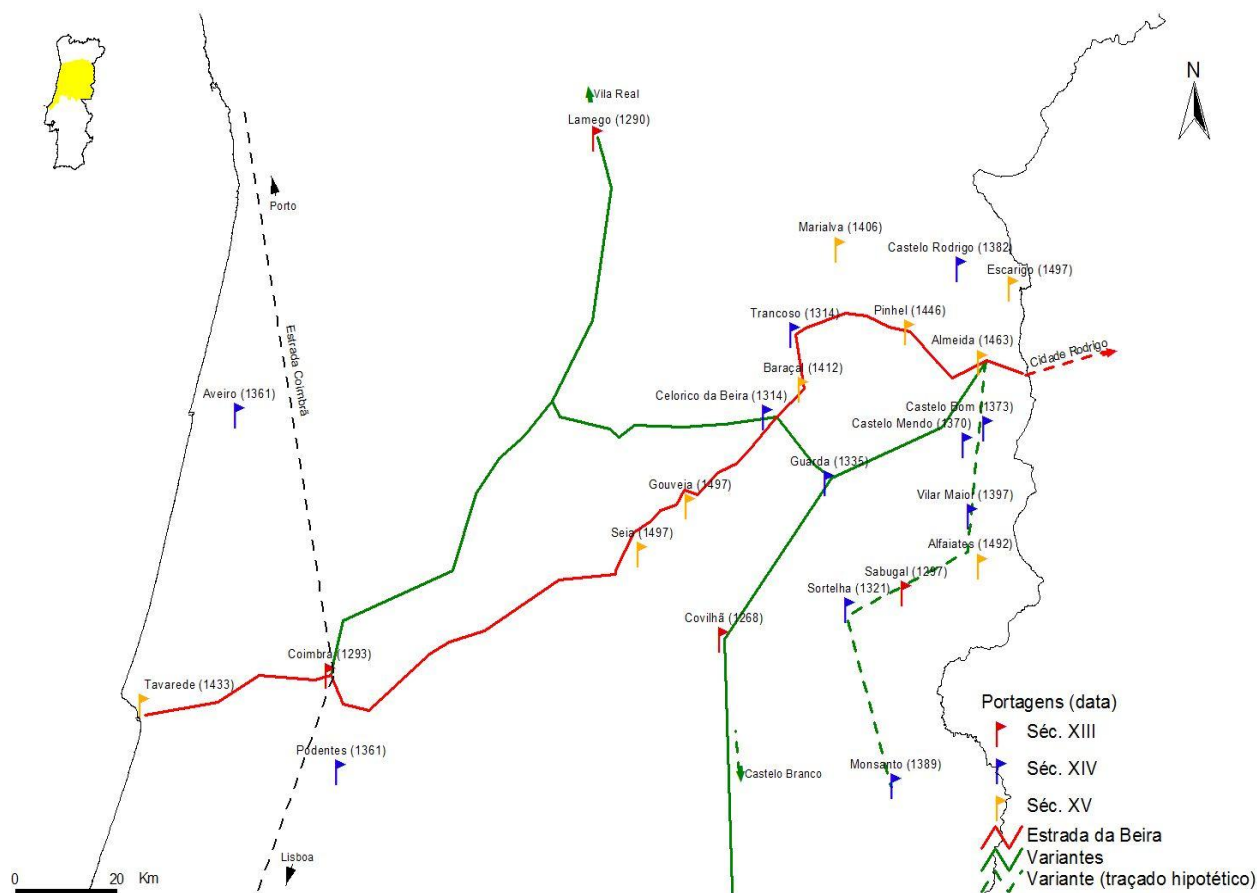
<sup>443</sup> Cf. Virginia Rau - *ob. cit.*, pp. 46-47.

<sup>444</sup> Cf. Iria Gonçalves - «Portagem» in *Dicionário de História de Portugal*. Dir. por Joel Serrão, vol. 3, pp. 424-425.

<sup>445</sup> A título de exemplo vejam-se os forais de Coimbra, Covilhã, Guarda e Castelo Bom. Cf. PMH, *Leges et Consuetudines*, t.1, pp. 356, 416-418, 456-459; t. 2, pp. 3-17, 745-790.

<sup>446</sup> A questão das feiras será desenvolvida no subcapítulo 4.3, sendo aqui abordada superficialmente e apenas quando a portagem a elas subjacente proporcionar um nível de análise ao nível de percursos.

## Mapa 17 – As portagens medievais na região da Beira<sup>447</sup>



A cobrança e usufruto das portagens, bem como o seu pagamento não foi, ao longo da Idade Média, uma questão pacífica pois gerou incontáveis conflitos de

<sup>447</sup> Mapa construído a partir de **Localidades** - SIGMA - Sistemas de Informação Geográfica e Modelação de Dados Aplicados à História de Portugal. **Estrada da Beira e Variantes** - UL/Col. Museum Bodellianum – *Corona Portugalliae Cum Ei Affinibus Regnis Hispanicis*. Iacobum Robyn, 1795, (esc. 10 cm: 15,5 milhas); UL/ Col. Museum Bodellianum – *Chorographical Map of the Kingdom of Portugal divided into its Grand Provinces*. W. Faden, Londres: 1797. (esc. 18 to a degree); UL/Col. Museum Bodellianum – *Carte Routier du Portugal*. A. Blanches, Paris: 1807-1808. (esc. 10 myriamètres); AHM – *Carta militar das principais estradas de Portugal*. Romão Eloy de Almeida, Lisboa: 1808. (s/ esc.). **Portagens**: *Chancelaria de D. Afonso III*, livros 1, 2 e 3; *Chancelaria de D. Dinis*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Fernando*, livros 1, 2, 3 e 4; *Chancelaria de D. João I*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Afonso V*, livros 1, 2, 3, 4, 10, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 33; *Leitura Nova. Beira*, livros 1, 2 e 3; *Cartas originais dos reis enviadas à Câmara de Coimbra (1480-1571)*, ed. José Branquinho de Carvalho, sep. *Arquivo Coimbrão*, vols VI-VIII, Coimbra, 1943; *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Afonso IV (1325-57)*. ed. de A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1982. *Cortes Portuguesas, Reinado de D. Pedro I (1357-1367)*. ed. de A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: INIC: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1986; *Ordenações Afonsinas – Livro II*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1984; *Ordenações del-Rei Dom Duarte*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1988 e *Portugalia Monumenta Historica – Leges et Consuetudines*. Lisboa, 1856



interesses<sup>448</sup>. Da mesma forma que o rei impunha o pagamento da portagem, estabelecia concessões de isenções do seu pagamento<sup>449</sup>, medida que originou frequentes contestações, sobretudo por parte dos concelhos ou dos donatários, que por isso viam diminuídos os seus rendimentos.

Exemplos das situações acima apontadas podem encontrar-se muito precocemente, uma que já em 1166-1185, ocorria uma contenda entre os moradores de Montemor-o-Velho e o Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra sobre a cobrança da portagem de Buarcos e Tavadede, ou seja, no troço final de um dos itinerários adjacentes da *estrada da Beira*<sup>450</sup>. Um documento que revela, de uma forma clara a importância do ganho económico proveniente do tráfego comercial marítimo e fluvial que se fazia através desse porto.

Por outro lado, o cabido da Sé de Lamego que, em Junho de 1290, via ser-lhe vedada, após inquirição mandada fazer por D. Dinis<sup>451</sup>, a possibilidade de cobrança de portagens sobre a venda de mercadorias na cidade. A portagem de Lamego era, com efeito, um direito régio que não podia ser cobrado por qualquer outra entidade<sup>452</sup>.

Em 1412, D. João I confirmou a pertença por parte da Coroa de todas as portagens do reino pelo que a cobrança levada a efeito pelo bispo da Guarda aos moradores da vila de Celorico no lugar de Barracal constituía uma usurpação que não podia continuar a verificar-se<sup>453</sup>.

A partilha de estruturas produtivas como lagares e moinhos originava deslocamentos que muitas vezes subentendiam o pagamento de portagens, mas também aqui se gerava desacordo. Os vizinhos de Trancoso queixavam-se da cobrança de portagem em Celorico sempre que aí iam para moer o seu cereal, apresentando disso

---

<sup>448</sup> Vd. Henrique Gama Barros – *História da Administração...*, tomo II, pp. 218-228.

<sup>449</sup> Cf. IAN/TT – *Leitura Nova. Beira*. Lv. 1. fols. 6, 18-18v, 39v-40v, 48v-49v, 61-61v, 101v-102, 108-108v, 125v, 128-128v, 133-134, 192v, Lv. 2, fol. 23, 29-29v, 166-168v, 213-213v, 242-242v, Cf. IAN/TT – *Chanc. de D. Fernando*. Lv. 1, fols. 54, 120v, Lv. 2, fol. 19-19v; IAN/TT – *Chanc. de D. João I*. Lv. 1, fol. 129v; IAN/TT – *Chanc. de D. Afonso V*. lv.13, fol. 48v, doc. 2; Idem, lv. 25, fol. 62v, doc. 3; *Cortes Portuguesas – Reinado de D. Manuel I (Cortes de 1498)*, dir. por A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: Centro de Estudos Históricos: Universidade Nova de Lisboa, 2000, p. 549.

<sup>450</sup> Cf. Leontina Ventura e Ana Santiago Faria – *Livro Santo de Santa Cruz*. Coimbra: INIC, 1990, pp. 376-378.

<sup>451</sup> Cf. IAN/TT – *Chanc. D. Dinis*, lv. 1, fol. 273v-274.

<sup>452</sup> Cf. IAN/TT – *Chanc. D. Dinis*, lv. 2, fol. 36.

<sup>453</sup> Cf. IAN/TT – *Leitura Nova. Direitos Reais*. Lv. 1, fol. 258-259.

queixa, em 1314, ao monarca que, em resposta, emitiu uma carta de privilégio aos moradores de Trancoso, isentando-os desse encargo<sup>454</sup>.

Entre os concelhos do Sabugal e de Sortelha desencadeou-se em 1321 uma contenda sobre a cobrança irregular de portagens pelo alcaide de Sortelha. A D. Dinis chegaram cartas enviadas pelo vedor do Sabugal em que o concelho se afirmava agravado pela dita cobrança de portagem no caminho de Penamacor e Alcântara. O problema colocado não era propriamente o pagamento da portagem mas sim o lugar onde ela era cobrada<sup>455</sup>.

O mesmo tipo de problema foi colocado a D. Duarte, em 1433, pelo infante D. Pedro, então senhor de Buarcos, que se queixava de prejuízos decorrentes da evasão fiscal ao pagamento de portagens em Buarcos por parte dos mercadores e de outras pessoas que, em vez de aí se dirigirem para comprar e vender as suas mercadorias e mantimentos, preferiam instalarem-se na aldeia de Tavadrede. O rei proíbe então a realização de vendas e compras em Tavadrede, obrigando os mercadores a irem a Buarcos para aí satisfazerem os impostos devidos ao infante<sup>456</sup>.

Os moradores da cidade da Guarda, por seu lado, queixaram-se nas cortes de Torres Vedras de 1441 do portageiro de Celorico que cobrava indevidamente portagem na estrada pública que ligava a Guarda a Linhares, no lugar de Misarela, sempre que aqueles iam à feira de Linhares<sup>457</sup>.

As portagens também se instituíam nas passagens de rios. Em 1367 é colocada a questão ao rei D. Fernando sob este aspecto da circulação: todos aqueles que passassem as águas dos rios Douro, Távora, Mondego e Côa deveriam ir pela vila de Trancoso para aí pagarem as respectivas taxas às autoridades locais<sup>458</sup>. No reinado de D. João I, junto a Coimbra e Albergaria-a-Velha, a utilização da *estrada coimbrã* pelos moradores destas povoações, originou contestação, uma vez que estavam isentos do pagamento de portagens sempre que se dirigissem ao Porto<sup>459</sup>.

---

<sup>454</sup> Cf. IAN/TT – *Leitura Nova. Beira*. Lv. 1, fol. 207-207v.

<sup>455</sup> Cf. IAN/TT – *Chanc. D. Dinis*, lv. 3, fol. 136-136v.

<sup>456</sup> Cf. *Chancelarias Portuguesas – D. Duarte (1433-1435)*. Vol. 1, t. 1, Lisboa: Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova de Lisboa, 1998, pp. 23-24.

<sup>457</sup> Cf. IAN/TT – *Chanc. de D. Afonso V*, lv. 2, fol. 88v-89.

<sup>458</sup> Cf. IAN/TT – *Leitura Nova. Beira*. Lv. 1, fol. 212v.

<sup>459</sup> Cf. IAN/TT – *Chanc. De D. João I*, lv. 2, fol. 47v-48.

A vila de Pinhel foi também visada em pendências sobre portagem, nomeadamente no que respeita a questões de natureza viária. Com efeito, nas Cortes de 1481-82, o alcaide-mor de Pinhel reclamava sobre uma invulgar portagem colocada pelo concelho de Castelo Rodrigo para a passagem de um vau, sempre que pessoas e mercadorias se deslocavam a Marialva, Trancoso e Pinhel<sup>460</sup>.

Portagens incidiam igualmente sobre a circulação de mercadorias entre Portugal e Castela, especificamente nos locais de fronteira mais concorridos do reino, tais como as vilas de Almeida e de Alfaiates, os denominados «portos secos». Estas eram consideradas as portas de entrada e saída de pessoas e bens no reino, sendo cobrada portagem a todos quantos atravessassem a fronteira<sup>461</sup>. Uma lei de Março de 1463 enviada ao contador da comarca e almoxarifado da Beira, impunha que as exportações de mercadorias para Castela fossem feitas pelos portos de Almeida e Alfaiates e não pelo de Malpartida, onde não havia cobradores oficiais<sup>462</sup>. Aqui se demonstra mais uma vez que a *estrada da Beira* era um dos principais eixos de ligação comercial inter-regional e internacional.

Como podemos observar no Mapa 17, assistimos a uma aumento das referências de portagens no final da Idade Média, algo que é o corolário não apenas das necessidades económicas da máquina administrativa, mas também do dinamismo da circulação de pessoas e bens. Em resumo, a estrada garantia uma das maiores fontes de rendimento da Coroa, na medida em que, proporcionando o crescimento económico local, incrementava a cobrança fiscal. Se por um lado o rei ajudava a superar o isolamento das comunidades e oferecia condições de escoamento da produção agrícola e artesanal, por outro aproveitava a dinâmica comercial para enriquecer o erário régio através da cobrança de taxas. Contudo, e apesar destas fontes de receita serem muitas vezes destinadas a obras de reconstrução e manutenção das estruturas viárias, pouco se sabe da real aplicação desse dinheiro com os caminhos. A própria utilização dos caminhos era condicionada pelos custos de circulação, levando muitas vezes os viajantes

---

<sup>460</sup> Cf. Maria Helena Coelho - «Riba Côa em Cortes (séc. XV)» in *Congresso Histórico Luso-Espanhol sobre o Tratado de Alcanices...*, p. 239.

<sup>461</sup> IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 52v-53 e 262. Cf. Ana Maria P. Ferreira – *A importação e o comércio têxtil em Portugal no século XV (1385-1481)*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1983, pp. 52-55.

<sup>462</sup> Cf. Francisco Sales de Lencastre – *Tratado das alfândegas em Portugal (séculos XII a XVI)*...p. 127; Iria Gonçalves - «Estado Moderno, Finanças Públicas e Fiscalidade Permanente» in *A Génese do Estado Moderno no Portugal Tardo-Medieval. Ciclo de Conferências*. Coord. de Armando Luís de Carvalho e Maria Helena da Cruz Coelho..., p. 106.

a optar por estradas secundárias para evitar ao percurso mais onerado com impostos, mesmo que fosse melhor e mais rápido.

### 4.3. Carácter económico e administrativo

#### 4.3.1 As feiras: um roteiro comercial?

A importância do estabelecimento de feiras, como já referimos anteriormente, foi determinante quer para o dinamismo da ocupação humana quer para o das actividades. Esta política iniciada pelos Condes Portucalenses, especificamente por D. Teresa<sup>463</sup>, conheceu nos reinados de D. Afonso Henriques, D. Afonso III, D. Dinis e de D. João I períodos de grande dinamismo, o que permitiu cobrir a totalidade do reino com uma rede mais ou menos apertada de feiras<sup>464</sup>. Promovia-se, desta forma, a dinamização dos contactos inter-regionais, exigindo-se a formação de itinerários e redes de comércio e, consequentemente, a difusão da economia monetária, ao mesmo tempo que se garantia para a coroa a cobrança de impostos sobre a circulação e a venda de produtos<sup>465</sup>.

Contudo, a criação de condições físicas que permitissem as trocas, como é o caso dos acessos, era imprescindível<sup>466</sup>. Por exemplo, durante o reinado de D. Dinis a concessão de cartas de feira privilegiou zonas próximas da fronteira e junto a vias de penetração e de circulação interior, dando clara evidência à importância dos caminhos e estradas não só na organização económica do reino, mas igualmente na fixação da população<sup>467</sup>. Contudo, a política régia de instituição de feiras visava também garantir a relação de mercado campo-cidade, arrecadando os impostos sobre os lucros provenientes das trocas e circulação de pessoas e mercadorias<sup>468</sup>. A «carta de feira»

---

<sup>463</sup> Fundadora da feira portuguesa mais antiga em Ponte de Lima. Cf. Virgínia Rau - *Feiras Medievais Portuguesas. Subsídios para o seu estudo*. Lisboa: Presença, 1981. (reed.), pp. 63-64.

<sup>464</sup> Idem, *ibidem*, pp. 171-172.

<sup>465</sup> Cf. Luís Krus - «Produzir e Mercanciar» in *Memória de Portugal. O milénio português*. Coord. de Roberto Carneiro e Artur Teodoro de Matos, Lisboa: Círculo de Leitores, 2001, p. 141.

<sup>466</sup> Cf. James Masschaele - *Peasants, Merchants and Markets*. Nova Iorque: St. Martin's Press, 1997, pp. 8-9.

<sup>467</sup> Cf. José Mattoso - «Dois séculos de vicissitudes políticas» in *ob. cit.*, p. 158. Vd. a título de exemplo a feira de Vouzela : IAN/TT- *Chanc. de D. João I*, lv. 3, fol. 27.

<sup>468</sup> Cf. Maria Helena da Cruz Coelho - *Ócio e Negócio*. Coimbra: Inatel, 1998, p. 7.

instituía, acima de tudo, um regime fiscal sobre as trocas, impondo o pagamento de impostos.

Na elaboração do mapa das feiras medievais beirãs recorreremos, para além das fontes primárias, ao trabalho publicado por Virgínia Rau, complementando assim a informação disponível<sup>469</sup>. A hipótese que se nos colocou desde logo foi saber se era possível estabelecer um roteiro comercial de feiras, isto é, se um mercador ou almocreve poderia percorrer várias feiras na região em função do seu calendário, e claro a partir da utilização da *estrada da Beira* e vias adjacentes. Para isso, introduzimos no Mapa 18, a periodicidade das feiras medievais portuguesas da Beira, de forma a conseguir identificar que rotas poderiam a população, os mercadores e almocreves seguir para fomentarem o comércio regional beirão.

Tal como já verificamos anteriormente, os meses do ano mais propícios à deslocação terrestre e fluvial situam-se entre Março e Outubro, compreendendo a Primavera, o Verão e início do Outono. Por outro lado, este conjunto de meses corresponde a um período de abundância de produtos agrícolas, correspondendo grosso modo, ao que poderemos denominar, no calendário dos trabalhos agrícolas, a um longo período de colheitas. Assim, a associação das feiras aos ritmos agrários e a períodos de maior facilidade de circulação, surge óbvia, garantindo assim uma maior disponibilidade dos produtos agrícolas que constituíam uma parte importante das trocas comerciais que ocorriam nestas feiras.

Para a cronologia que se estende entre os séculos XIII e XIV, é possível desenhar um roteiro das actividades mercantis das feiras beirãs tomando como ponto de partida o calendário desses eventos. Todavia, na determinação deste roteiro, é preciso ter em conta que a velocidade das deslocações era muito variável, de acordo com o meio de transporte utilizado, a escolha do caminho e o seu estado de conservação, as infra-estruturas de hospedagem disponíveis, etc. Em média um homem a cavalo poderia percorrer 80 a 100 km dia, mas a pé apenas entre 30 a 40 km, o que exigia tempo para as suas deslocações entre localidades onde decorriam as feiras<sup>470</sup>.

Assim, começaria por atender à feira de Lamego no mês de Março, cuja duração de um mês permitia um alargado período de negócio e a possibilidade de se deslocar a

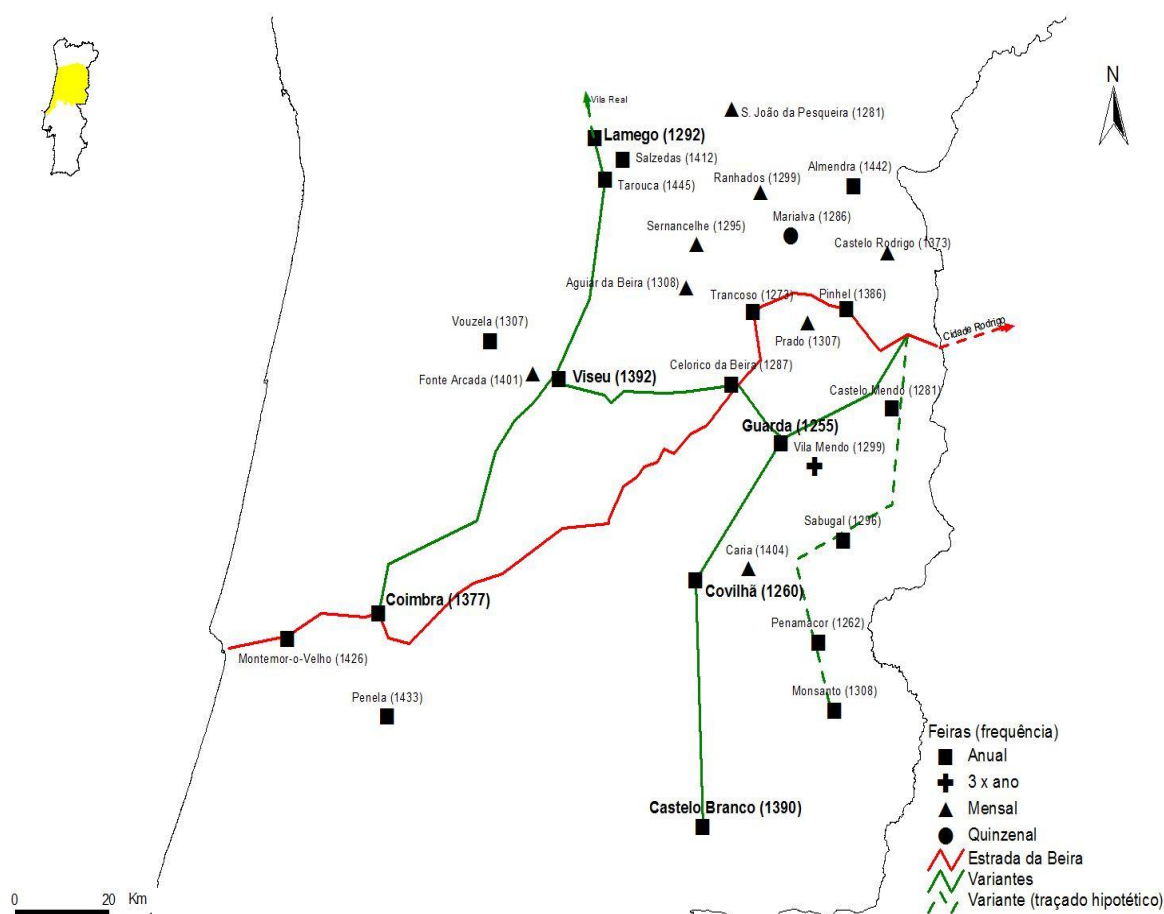
---

<sup>469</sup> Cf. Virgínia Rau – *ob. cit.*

<sup>470</sup> Cf. Iria Gonçalves - «Viajar na Idade Média: de e para Alcobaça na primeira metade do século XV» in *Imagens do Mundo Medieval...*, pp. 192-194 e N. J.G. Pounds - «Trade in the Middle Ages» in *An Economic History of Medieval Europe*. 2º ed., Nova Iorque: Longman, 1994, p. 390.

outros mercados mais distantes sem prejuízo. Seguiria possivelmente depois para Viseu pela variante que liga as duas cidades, onde a 3 de Maio se dava início a feira anual da cidade. De Viseu deveria ir até à Guarda, procurando frequentar as feiras mais interiores como a de Castelo Mendo, nas proximidades da ligação Guarda-Almeida, e que terminava a 8 de Junho, embora pudesse ser mais importante atender às feiras de Celorico e de Pinhel.

**Mapa 18 – As feiras medievais beirãs** <sup>471</sup>



#### Quadro IV – Calendarização das Feiras de Primavera

<sup>471</sup> Mapa construído a partir dos dados: **Localidades** - SIGMA - Sistemas de Informação Geográfica e Modelação de Dados Aplicados à História de Portugal. **Estrada da Beira e Variantes** - UL/Col. Museum Bodellianum – *Corona Portugalliae Cum Ei Affinibus Regnis Hispanicis*. Lacobum Robyn, 1795, (esc. 10 cm: 15,5 milhas); UL/ Col. Museum Bodellianum – *Chorographical Map of the Kingdom of Portugal divided into its Grand Provinces*. W. Faden, Londres: 1797. (esc. 18 to a degree); UL/Col. Museum Bodellianum – *Carte Routier du Portugal*. A. Blanchet, Paris: 1807-1808. (esc. 10 myriamètres); AHM – *Carta militar das principais estradas de Portugal*. Romão Eloy de Almeida, Lisboa: 1808. (s/ esc.). **Feiras**: *Chancelaria de D. Afonso II*, m.12 de *Forais Antigos*, nº 3 e 4; *Chancelaria de D. Afonso III*, livros 1, 2 e 3; *Chancelaria de D. Dinis*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Fernando*, livros 1, 2, 3 e 4; *Chancelaria de D. João I*, livros 1, 2, 3, 4 e 5; *Chancelaria de D. Afonso V*, livros 1, 2, 3, 4, 10, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 33; *Leitura Nova. Beira*, livros 1, 2 e 3; *Portugalia Monumenta Historica – Leges et Consuetudines*. Lisboa, 1856; Virginia Rau - *Feiras Medievais Portuguesas. Subsídios para o seu estudo*. Lisboa: Presença, 1981. (reed.)

Localidade	Data de início	Data de encerramento	Tipologia de duração
Lamego	14-Mar	15-Abr	anual
Castelo Branco	14-Abr	01-Mai	anual
Penamacor <sup>472</sup>	24-Abr	08-Mai	anual
Castelo Mendo <sup>473</sup>	24-Abr	08-Mai	anual
Viseu	03-Mai	02-Jun	anual
Pinhel	08-Mai	08-Jun	anual
Celorico da Beira	24-Mai	08-Jun	anual

Considerando o calendário, o almocreve devia ir em primeiro lugar a Pinhel, uma vez que a feira durava um mês e coincidia com a de Celorico. Esta opção poderia ser orientada pela feira da Guarda, geograficamente mais próxima de Celorico e que se iniciava a 24 de Junho. Atendendo ao Mapa 18, podemos afirmar que estas feiras tinham acessos privilegiados através da *estrada da Beira* e dos seus eixos complementares.

Chegado o Verão, o frequentador podia circular pelo interior e, provavelmente, frequentar a feira do Sabugal no mês de Julho, indo depois à da Covilhã em Agosto. Caso o seu interesse se voltasse mais para norte, do Sabugal partiria em direcção a Trancoso, pela variante e troço principal da estrada em análise, e cuja feira se iniciava a 16 de Agosto.

Possivelmente, finda a feira de Trancoso a viagem levaria o negócio até Montemor-o-Velho, percorrendo quase todo o itinerário da *estrada da Beira*. Aí se dava início, a 1 de Setembro, à feira franca anual<sup>474</sup> e quando esta terminasse podia encaminhar-se para a de Penela, que apenas se iniciava a 23 de Setembro.

#### Quadro V – Calendarização das Feiras de Verão

<sup>472</sup> Cf. IAN/TT, Chanc. de D. Afonso III, lv. 1, fol. 60.

<sup>473</sup> Cf. Virginia Rau – *ob. cit.*

<sup>474</sup> IAN/TT – Chanc. de D. João I, lv. 4, fol. 98v-99.

Localidade	Data de Início	Data de encerramento	Tipologia de duração
Monsanto	21-Jun	07-Jul	anual
Guarda	24-Jun	10-Jul	anual
Salzedas	25-Jun	03-Jul	anual
Sabugal	08-Jul	22-Jul	anual
Vouzela	01-Ago	01-Ago	anual
Covilhã	07-Ago	23-Ago	anual
Trancoso	16-Ago	01-Set	anual
Montemor-o-Velho	01-Set	15-Set	anual
Almendra	07-Set	09-Set	anual
Penela	23-Set	25-Set	anual

Aproveitando a área de influência e vitalidade económica da cidade de Coimbra, o almocreve não deixaria por certo de atender à feira franca desta cidade, que marcava o fim do Verão e início do Outono<sup>475</sup>. O abastecimento via marítimo-fluvial e a sua duração, que se estendia por trinta dias, facultavam a possibilidade de comerciar produtos importados os quais, por serem mais caros e propiciavam bons negócios.

Desta forma, podemos considerar que as feiras com uma área de influência mais extensa eram, provavelmente, as de Lamego, Trancoso, Celorico, Castelo Mendo, Guarda, Coimbra, Covilhã e Sabugal, as quais tinham um raio de acção médio até cerca de 100 -130 quilómetros. Seguiam-se, por exemplo, as de S. João da Pesqueira, Marialva, Aguiar da Beira e Monsanto, que podiam ter uma área de atracção entre os 30 e os 60 quilómetros. E de interesse puramente local deviam ser, por exemplo, as feiras de Almendra e de Ranhados<sup>476</sup>. Ponderando a calendarização que é feita e a duração da feira, podemos inferir que se tentava evitar a concorrência entre feiras no mesmo âmbito regional, permitindo aos interessados frequentar as várias feiras ao longo do ano.

Portanto, a este hipotético itinerário de feiras, podemos acrescentar aquelas que se realizavam todos os meses de forma regular e que podiam atrair pontualmente os comerciantes profissionais que se encontrassem nas suas proximidades, mas que são

<sup>475</sup> IAN/TT – *Chanc. de D. João I*, lv. 2, fol. 54. Sobre a evolução e importância de feira de Coimbra vd. Maria Helena da Cruz Coelho - «A feira de Coimbra no contexto das feiras medievais portuguesas» in *Ócio e Negócio*. Coimbra: Inatel, 1998, pp. 1-45.

<sup>476</sup> Cf. Armando de Castro – *ob. cit.*, quadro II, p. 126.



fundamentais para as populações aí residentes. Estes mercados de âmbito local e regional são indispensáveis para a sobrevivência das comunidades, permitindo a obtenção de moeda com a venda de produtos e a compra daquilo que as comunidades não produzem.

**Quadro VI – Calendarização de feiras mensais/quinzenais**

Localidade	Data de Início	Data de encerramento	Tipologia de duração
<b>Caria</b>	01-Jan	01-Jan	mensal
<b>Prado</b>	01-Jan	01-Jan	mensal
<b>S. João da Pesqueira</b>	08-Jan	08-Jan	mensal
<b>Fonte Arcada</b>	13-Jan	13-Jan	mensal
<b>Castelo Rodrigo</b>	18-Jan	18-Jan	mensal
<b>Sernancelhe</b>	22-Jan	31-Jan	mensal
<b>Aguiar da Beira</b>	Não documentado	Não documentado	mensal
<b>Marialva</b>	Não documentado	Não documentado	quinzenal
<b>Ranhados</b>	Não documentado	Não documentado	mensal

Não obstante, ao analisarmos o Mapa 18 e os quadros anteriores, verificamos que existiam feiras muito próximas espacial e temporalmente, o que gerou de quando em vez conflitos e disputas entre os concelhos. Tomemos três exemplos distintos: a feira de Marialva, o conflito de Castelo Rodrigo com Pinhel, vilas próximas espacialmente, e a contenda de Trancoso com o Sabugal, vilas mais afastadas.

Em Marialva tinha lugar uma feira outorgada por carta de D. Dinis de 1286<sup>477</sup>. Contudo, mas em 1437 D. Duarte recebeu queixas da vila contra *algumas pessoas poderosas que tomavam algumas coisas e não pagavam o que valiam*, ou seja, eram levados bens sem o devido pagamento, o que tinha impedido a realização da feira pelo período de mais de dez anos, provocando o despovoamento de Marialva<sup>478</sup>. Em resposta o monarca acedeu à pretensão

<sup>477</sup> IAN/TT – *Chanc. de D. Dinis*, lv. 1, fol. 182v.

<sup>478</sup> IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. 2, fol. 238v-239.

do concelho, instituindo a obrigação de participação dos moradores na feira, sob pena, caso o não fizessem, do pagamento de uma coima<sup>479</sup>.

A feira de Castelo Rodrigo, por seu lado, foi instituída por D. Fernando em 1373, sob a forma de uma feira franca mensal. Simultaneamente, o monarca retirava idêntica prerrogativa ao vizinho concelho de Pinhel e impedia mesmo a realização de qualquer outra feira franca nas proximidades, de modo a propiciar o dinamismo da feira que instituíra<sup>480</sup>. Contudo, o reconhecimento dos serviços prestados pelo concelho de Pinhel, levou D. João I a restabelecer a feira franca pinhelense, em 1391 para *fazer graça e mercê ao Concelho e homens bons de Pinhel por muito bom serviço que deles havemos recebido em esta guerra que até aqui havemos e outrossi pelo dito lugar ser mais nobre e melhor*<sup>481</sup>. Porém, e apesar de D. João I ressaltar o facto de esta feira anual com a duração de um mês, não se poder realizar em datas que prejudicassem o funcionamento de outras feiras dos arredores<sup>482</sup>, a discussão entre os dois concelhos foi-se mantendo.

A situação resultante não convinha aos moradores de Castelo Rodrigo que consideravam que o privilégio de ter feira era indispensável à sua sobrevivência, pelo que requereram em 1410 a D. João I que reiterasse a carta de feira de que anteriormente gozavam, invocando *vila estar em lugar fronteiro e por ser melhor povoada e abastada em mantimentos*<sup>483</sup>. O monarca concordou com a sua pretensão concedendo a possibilidade de realização de uma feira mensal em Castelo Rodrigo, mas insistindo para que o evento não prejudicasse as restantes feiras da comarca<sup>484</sup>.

Em 1496, D. Manuel I tentou resolver a questão entre Pinhel e Castelo Rodrigo no que respeitava à realização de feiras, uma vez que a distância entre as sedes de concelho era de apenas três léguas, não se justificando duas feiras em simultâneo. O monarca, após

---

<sup>479</sup> Cf. *Chancelarias Portuguesas – D. Duarte (1433-1435)*, vol. I, t. II, pp. 433-434. Porém, em 1473 foi pedido pela vila de Marialva o levantamento da coima por motivos de causar pobreza e grande dano aos moradores, cf. IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. 2, fol. 186-186v.

<sup>480</sup> IAN/TT, *Chanc. D. Fernando*, lv. 1, fol. 130.

<sup>481</sup> IAN/TT, *Chanc. D. João I*, lv. 2, fol. 53.

<sup>482</sup> IAN/TT, *Chanc. D. João I*, lv. 2, fol. 53.

<sup>483</sup> IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 132-132v.

<sup>484</sup> IAN/TT, *Chanc. D. João I*, lv. 3, fol. 123v.-124; *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 132-132v.

confirmar o diploma de D. João I, mandou alterar a data de realização da feira de Castelo Rodrigo para uma data não coincidente com a de Pinhel<sup>485</sup>.

O pleito entre Trancoso e o Sabugal adquire contornos semelhantes apesar da distância não ser a mesma. A vila de Trancoso recebera carta de feira anual de D. Afonso III, em Agosto de 1273, a qual deveria realizar-se no dia de S. Bartolomeu<sup>486</sup>. No caso do Sabugal, a feira estabelecida por D. Dinis em 1296, realizava-se em Julho e era feira franca<sup>487</sup>. Os problemas nascem quando D. Dinis, mantendo os privilégios de Trancoso, manda fazer aí feira mensal<sup>488</sup> a partir de 1306, mantendo o Sabugal apenas a sua feira anual.

Posto isto, passa a existir uma coincidência de feiras em lugares relativamente próximos e, se associarmos ao mandado do rei as maiores facilidades de acesso, é dada clara proeminência à vila de Trancoso em detrimento do Sabugal, tornando-se aquela feira uma das mais fortes da região e criando concorrência com as realizadas em lugares próximos<sup>489</sup>. A feira de Trancoso reunia mercadores de Viseu, da Covilhã e até de Castelo Branco, fazendo com que a *estrada da Beira* e as suas vias complementares fossem amplamente utilizadas pelos mercadores nacionais e colocando-os depois em contacto com as feiras de Castela<sup>490</sup>.

Ainda em tempo de D. Manuel I, Trancoso fez um pedido de confirmação dos seus privilégios de feira, face ao conflito que ainda se mantinha com o Sabugal, ordenando o rei que se fizesse feira como era hábito e que nenhum outro lugar tivesse feira em simultâneo com Trancoso<sup>491</sup>.

As situações antes enunciadas revelam a existência de uma preocupação régia em promover o desenvolvimento económico da região, através do estabelecimento de feiras

---

<sup>485</sup> IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 200v.–201. Assim, a feira de Pinhel realizar-se-ia entre 8 de Maio e 8 de Junho, enquanto a de Castelo Rodrigo seria realizada no dia 18 de cada mês.

<sup>486</sup> IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 214.

<sup>487</sup> IAN/TT, *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 63v.

<sup>488</sup> IAN/TT, *Chanc. de D. Dinis*, lv. 3, fol. 49.

<sup>489</sup> Cf. Humberto Baquero Moreno - «A feira de Trancoso nos séculos XIV e XV» in *Revista de Ciências Históricas*. Vol. III, 1988, p. 219.

<sup>490</sup> Cf. António dos Santos Pereira - «Centralidades históricas do interior beirão» in *Beira Interior como região de fronteira: actualidade e perspectivas. Actas do Seminário da Beira Interior*. Coord. F. Marques Reigado e António J. F. Matos, 1999, p. 240.

<sup>491</sup> IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 207.

que deveriam ser o mais concorridas possível. Percorrer todas as feiras da região, seria um dos objectivos da população e dos almocreves, pois estas representavam uma das actividades mais lucrativas para populações e concelhos<sup>492</sup>. Daí o cuidado em estabelecer calendarizações que permitissem uma dinâmica favorável a todas as feiras diminuindo as situações de sobreposição e concorrência, as quais permitem ainda estabelecer uma hierarquia da importância das feiras que ocorriam na zona hierarquizada pela *estrada da Beira*. O conhecimento da rede de feiras beirãs e a sua calendarização ajudam ainda a confirmar a importância do eixo viário em estudo bem como das suas alternativas. Influenciando-se mutuamente, feiras e estradas assumem-se como elementos fundamentais na dinâmica económica da região bem como nos contactos que esta consegue estabelecer com outros espaços económicos quer no reino quer fora dele.

#### 4.3.2. O papel dos almocreves

Na construção do possível roteiro de feiras beirãs apresentado no subcapítulo anterior, percebemos que os almocreves deveriam ser os grandes conhecedores dos caminhos medievais e, por conseguinte, os principais elos de ligação entre as comunidades mais isoladas e afastadas. De acordo com a definição constante no *Dicionário de História de Portugal*<sup>493</sup>, o almocreve é um especialista no transporte de mercadorias e com uma grande capacidade de mobilidade. Cada cidade ou vila tinha o seu grupo/corpo de almocreves e a sua actividade obedecia a algumas regras.

Por norma, o almocreve trabalhava ao serviço de outrem no transporte de mercadorias mas, como complemento económico do seu vencimento, acabava por fazer negócios por conta própria<sup>494</sup>. A actividade de almocrevaria constituía uma efectiva preocupação das autoridades concelhias e de algumas instituições, que procuravam manter um contrato permanente com estes homens, por forma a garantir o acesso a mercadorias e bens de consumo essenciais e/ou supérfluos, mas também assegurar o escoamento dos

---

<sup>492</sup> Encontramos referências concretas à preocupação de prejuízo de outras vilas e feiras um pouco por toda a região beirã. Vd. como exemplos: IAN/TT – *Chanc. D. João I*, lv. 2, fols. 54; 178v-179; lv. 3, fol. 65.

<sup>493</sup> Cf. Borges de Macedo - «Almocreve» in *Dicionário de História de Portugal*, dir. por Joel Serrão, vol. 1, p. 119. Vd. Humberto Baquero Moreno - *A acção dos almocreves no desenvolvimento das comunicações inter-regionais portuguesas nos fins da Idade Média*. Porto: Brasília Editora, 1979.

<sup>494</sup> Idem, *ibidem*, p. 189.

seus excedentes<sup>495</sup>. Assim, para atrair os almocreves, os concelhos montavam infra-estruturas de hospedagem, ou solicitavam para eles uma isenção de impostos e serviços régios, nomeadamente a isenção de serviço militar.

A sua actividade regia-se, geralmente, pelo calendário de feiras, o que na Beira pode ser dividido em dois momentos distintos: entre Abril e Setembro e entre Outubro e Março, sendo os serviços prestados no primeiro momento mais baratos. Nestes intervalos de meses há maior abundância de produtos, bem como melhores condições de circulação e maior facilidade de pernoita em virtude das estações do ano<sup>496</sup>. O facto de utilizarem bestas muares nas suas deslocações, permitia-lhes aproveitar as estradas e caminhos mesmo quando estes se encontravam em mau estado. Os almocreves eram ainda os responsáveis pelas comunicações inter-regionais que ligavam o litoral ao interior, colocando em circulação produtos tão importantes como o sal e o pescado. Assim, considerando como ponto de partida a cidade de Coimbra e a foz do Mondego, e seguindo o itinerário da *estrada da Beira* e adjacentes, podiam os almocreves deslocar-se a Viseu e à Guarda, levando consigo aqueles bens essenciais<sup>497</sup>.

Apresentando-se, sem dúvida, como os grandes dinamizadores da circulação e do comércio interno do reino, a sua função podia ser alvo de medidas de coacção por parte da própria Coroa, sempre que a necessidade dos seus serviços se tornava indispensável<sup>498</sup>. Assim, tão necessários eram os almocreves, como os barqueiros e caminheiros e é claro, uma boa rede de transportes, em que as vias de comunicação eram fundamentais para aproximar quem vende de quem compra e vice-versa.

#### 4.3.3. O aparelho administrativo em marcha

Administrar o reino obrigava, igualmente, a uma intensa circulação de oficiais, incumbidos de cobrarem impostos, de exercerem a justiça, inquirirem e controlarem as autoridades locais. As comunicações entre o poder central e o poder local poderiam ser

---

<sup>495</sup> Cf. António Resende de Oliveira - «Comunicar no Portugal Medieval: os relatos dos cronistas» in *As Comunicações na Idade Média*. Coord. Maria Helena da Cruz Coelho. Lisboa: Fundação Portuguesa das Comunicações, 2001, p. 39.

<sup>496</sup> Cf. Humberto Baquero Moreno, *ob. cit.*, pp. 195-196.

<sup>497</sup> IAN/TT – *Chanc. de D. Fernando*, lv. 2, fol. 11v-12.

<sup>498</sup> Cf. *Cortes de Coimbra 1390*. Lisboa: Arquivo Histórico da Câmara Municipal, *Códice 5 – Livro 1º de Cortes*, fol. 66v-69.

dificultadas por entraves de natureza estrutural como era o caso do mau estado de estradas e a inexistência de pontes, que assim influenciavam as possibilidades de contacto.

Através da reconstituição da *estrada da Beira*, podemos avaliar que, mesmo tratando-se de uma zona de relevo vigoroso e fragosa em águas, as vias de comunicação asseguravam um contacto relativamente eficaz entre os centros urbanos e as localidades de maior dimensão da região, cuja importância económica e política exigia um controlo e uma presença mais permanente.

Nas *Ordenações Afonsinas*, um dos poucos artigos de carácter geral regulamentava as despesas de deslocação para o caso dos tabeliães: nas deslocações no interior de uma vila, o tabelião podia cobrar 2 soldos mas, se porventura tivesse de deslocar-se para fora da sua circunscrição, receberia 4 soldos por cada légua percorrida, ou seja, por cada 5 quilómetros, sendo-lhe fornecida uma besta para o regresso<sup>499</sup>.

Outra singular referência a distâncias e circulação de cariz administrativo pode antever-se em diplomas que são outorgados pelo rei e mandados trasladar nas câmaras dos concelhos. Por exemplo, D. Manuel confirmou em 1446 uma carta de isenção de portagem outorgada por D. João I à vila de Pinhel, em que ordenava que esse privilégio fosse do conhecimento dos lugares comarcãos entre 4 e 5 léguas, ou seja num raio de 25 quilómetros.<sup>500</sup> O mesmo acontece em 1500, pelos mesmos motivos e mediante as mesmas condições, quando D. Manuel I confirmou a isenção de portagem outorgado ao concelho de Jarmelo<sup>501</sup>.

Também D. Afonso V outorgou privilégio aos escrivães e oficiais da correição da Beira para que lhes fossem dadas pousadas gratuitas sempre que se encontrassem em serviço<sup>502</sup>. Esta carta revela que a deslocação destes oficiais deveria ser frequente, o que implicava a necessidade de agasalho e acolhimento em diversas localidades da área em que exerciam o seu mandato.

Neste contexto de deslocação dos oficiais de administração, podemos ainda socorrer-nos dos itinerários régios medievais. Porém, devemos salientar que nem sempre a

---

<sup>499</sup> Cf. Maria Helena da Cruz Coelho - «Os Tabeliães em Portugal, perfil profissional e sócio-económico» in *Estudos de Diplomática Portuguesa*. Lisboa: Edições Colibri, 2001, p. 98.

<sup>500</sup> IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 48-48v.

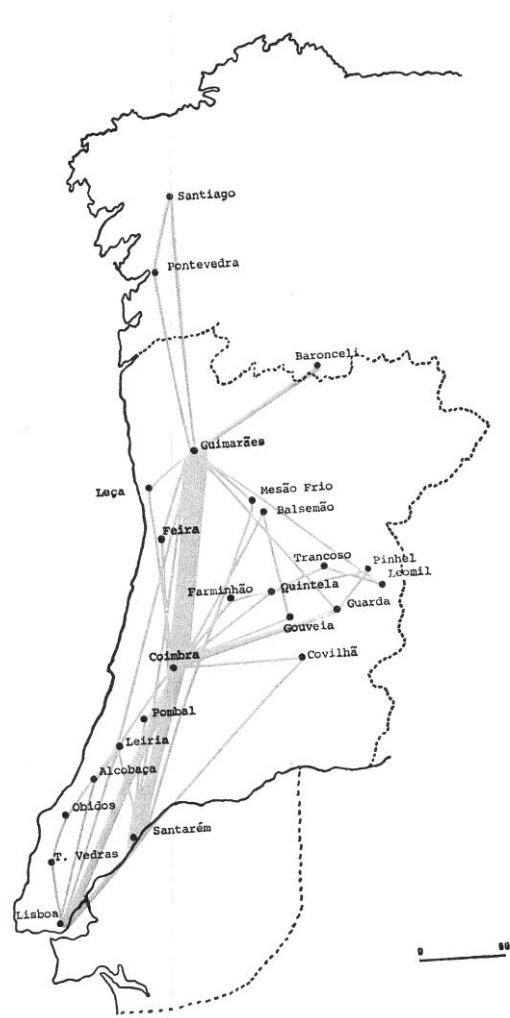
<sup>501</sup> IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 39v-40v.

<sup>502</sup> IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. 2, fol. 2v-3.

chancelaria acompanha o rei, pelo que os percursos estabelecidos por esta fonte nem sempre correspondem efectivamente à presença da Corte<sup>503</sup>.

No entanto, escolhemos reproduzir neste trabalho alguns dos mapas mais representativos dos itinerários régios por terras da Beira, para poder evidenciar que a passagem do rei na região e trilhando, muito possivelmente os traçados antes propostos para a *estrada da Beira*.

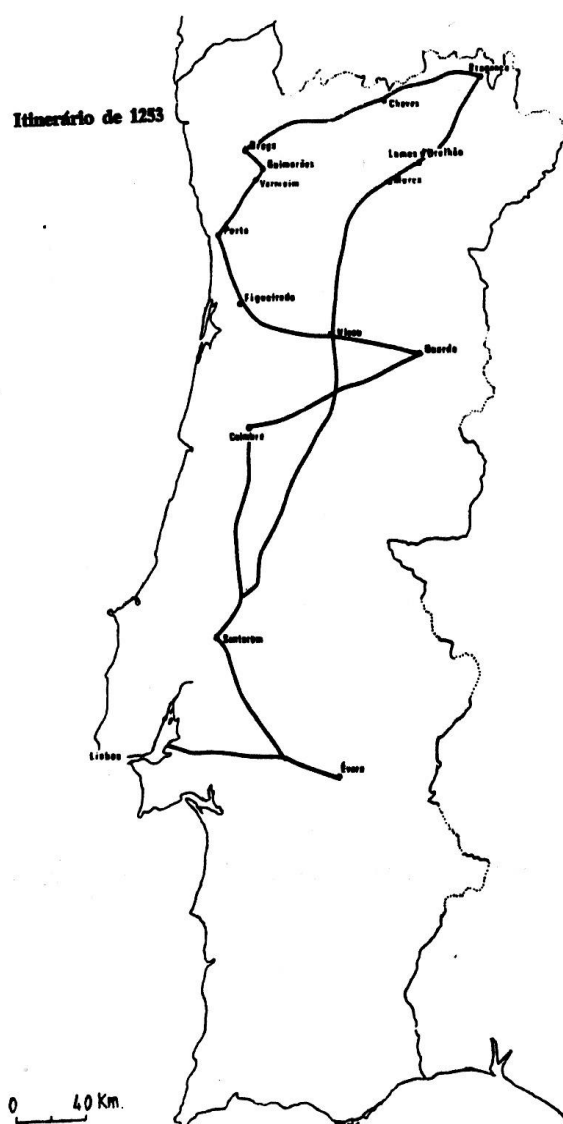
### Mapa 19 – Itinerário de D. Afonso II



Reproduzido de João Alves Dias - *Itinerário de D. Afonso II (1211-1223)*, sep. *Estudos Medievais*, n.º 7, 1986, p. 40

<sup>503</sup> Vd. Ana Maria Alves- *As entradas régias portuguesas*. Lisboa: Horizonte, s/d.

### Mapa 20 – Itinerário de D. Afonso III



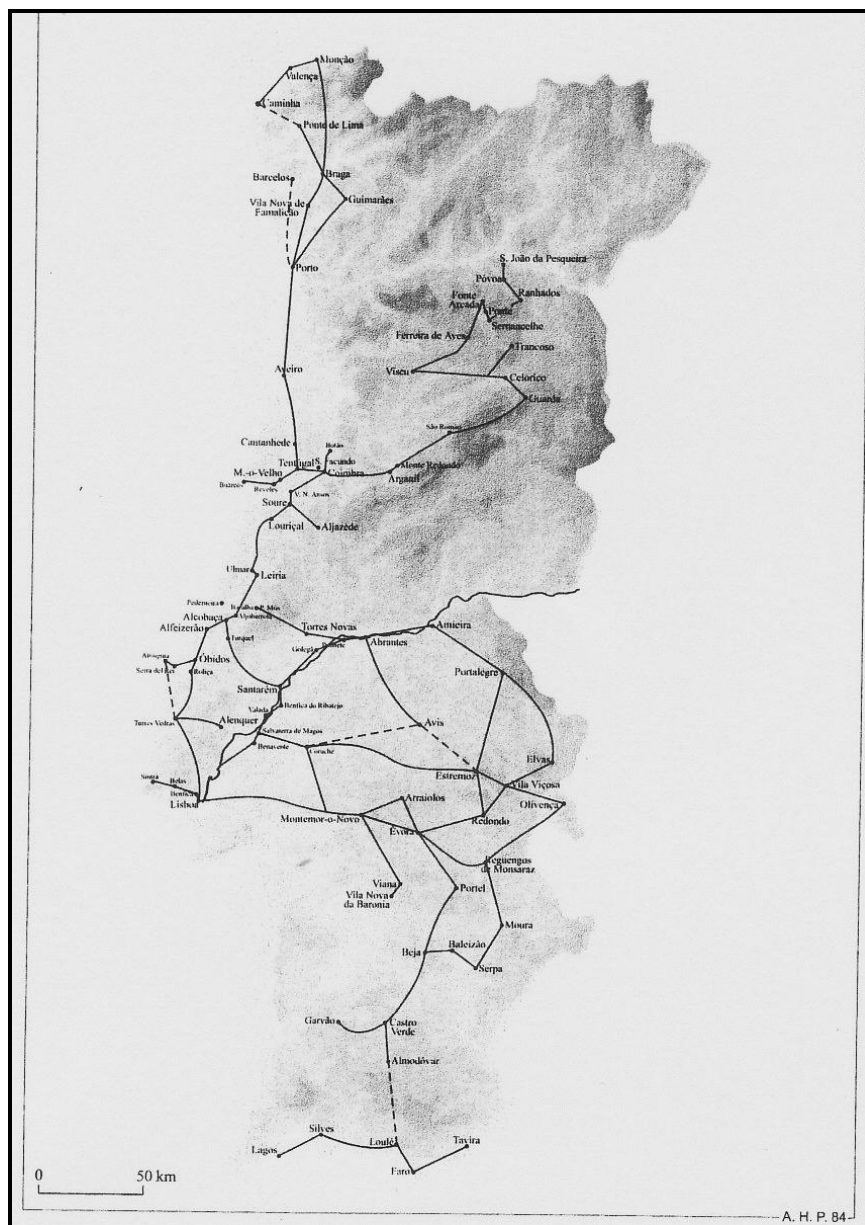
Reproduzido de João Alves Dias - «Itinerário de D. Afonso III (1245-1279)» in *Arquivos do Centro Cultural Português*. 15, Paris, 1980, pp. 480.

Como podemos observar pelos mapas anteriores, no século XIII vários foram os contactos estabelecidos na região beirã e que podem indiciar a utilização da *estrada da Beira* e



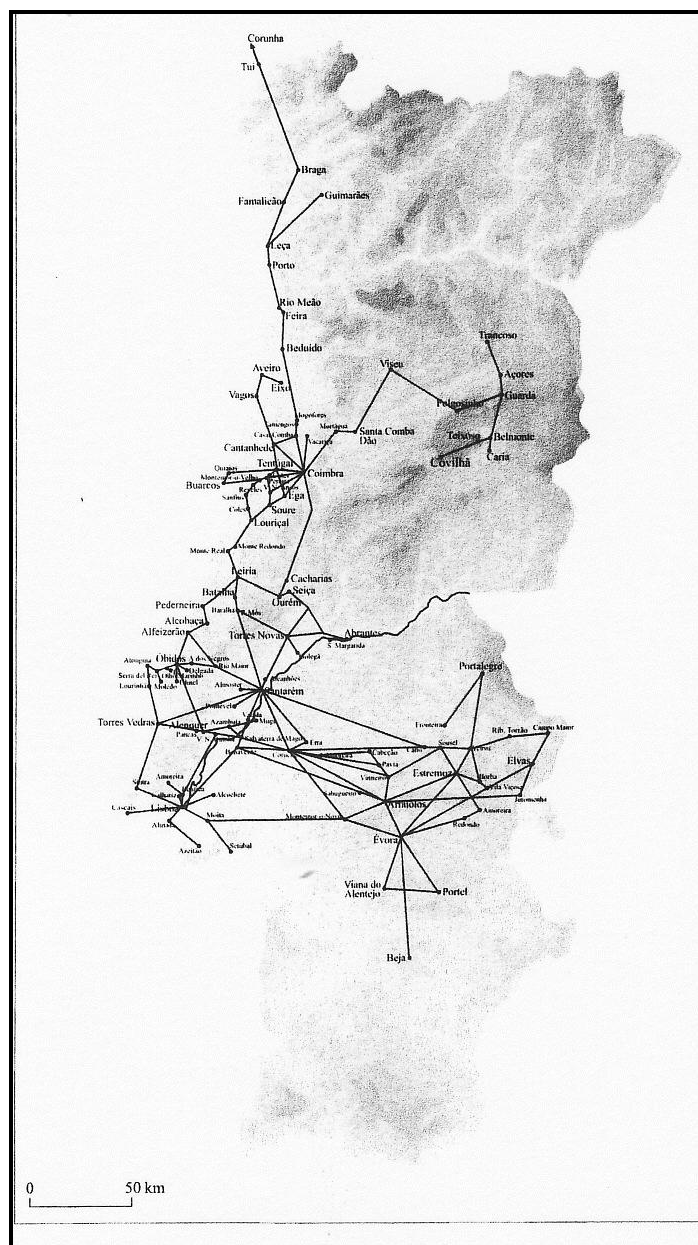
das suas estradas alternativas e complementares, conheciam bem estes caminhos e utilizavam-nos frequentemente, uma vez que asseguravam as ligações dos principais centros urbanos, políticos e económicos presentes na região.

**Mapa 21 – Itinerário de D. Pedro I**



Reproduzido de A. H. de Oliveira Marques e João Alves Dias – *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar Português*. Lisboa : Centro de Estudos Históricos, 2003, mapa 84, p. 104.

Mapa 22 – Itinerário de D. Fernando I



Reproduzido de A. H. de Oliveira Marques e João Alves Dias – *Atlas Histórico de Portugal e do Ultramar Português*. Lisboa : Centro de Estudos Históricos, 2003, mapa 85, p. 105

Nas propostas de cartografia dos itinerários de D. Pedro I e de D. Fernando I, continuamos a observar a utilização das mesmas linhas de comunicação na região beirã, o que comprova que a proposta de itinerário da *estrada da Beira* foi, sem dúvida, o eixo ordenador da região centro do reino, pode significar que o rei o trilhou de facto. Apesar das vicissitudes políticas, sociais e económicas destes reinados serem distintas, podemos observar que entre os séculos XIII e XIV existiu um fluxo de ligações entre localidades constantes do traçado da *estrada da Beira*.

A realização de Cortes, às quais deveriam comparecer procuradores dos concelhos do reino, prelados e nobres, exigia preparar a viagem até à sede da reunião<sup>504</sup>. Assim, na região da Beira foram realizadas, entre os séculos XIII e XV, 17 reuniões de Cortes distribuídas pelas seguintes localidades:

- Coimbra: 1212, 1228-29, 1261, 1283, 1291, 1335, 1367-72, 1385, 1387, 1390, 1394, 1397, 1398, 1400, 1472
- Viseu: 1391
- Guarda: 1465

Certamente que para atender à convocatória régia, os indivíduos viajarão pelo reino, e para chegar a estas cidades beirãs, provavelmente viriam a utilizar a *estrada da Beira*, sobretudo no caso dos que provinham de Trás-os-Montes. Não podemos esquecer que, para atender às assembleias fora da comarca beirã, estes percursos também seriam importantes na transição do norte para sul e vice-versa.

Há ainda a registar alguns poucos indícios sobre o envio de mensageiros régios. Podemos citar como exemplo, o mensageiro enviado por D. Afonso IV ao reino de Castela, dadas as querelas entre os reinos e face à eminente guerra, que saindo de Viseu se

---

<sup>504</sup> Cf. Nuno José Pizarro Pinto Dias – *Cortes Portuguesas (1211 a 1383)*. Braga: Universidade do Minho, 1987, p. 68. Vd. para um maior desenvolvimento da temática Armindo de Sousa – *As cortes medievais portuguesas (1385-1490)*. Porto: Instituto Nacional de Investigação Científica/Centro de História da Universidade do Porto, 1990. 2 vols. Sobre o discurso dos concelhos ver M<sup>a</sup> Helena da Cruz Coelho e Luís Miguel Rêpas – *Um cruzamento de fronteiras. O discurso dos concelhos da Guarda em Cortes*. Centro de Estudos Ibéricos/Chão da Palavra, 2006.

dirigiu a Vale de Mula e daí a Ciudad Rodrigo<sup>505</sup>, percorrendo presumivelmente o itinerário da via complementar da *estrada da Beira* que ligava Viseu a Celorico da Beira, percorrendo depois o troço principal desta estrada até ao reino vizinho.

No segundo caso, para a realização das *Inquirições Gerais* ordenadas por D. Afonso II, D. Afonso III, D. Dinis<sup>506</sup>, cujo objectivo era fortalecer o poder real e a centralização administrativa através do registo da distribuição de propriedades e das fraudes e abusos de poder por parte dos privilegiados face à Coroa, às comissões de inquérito constituídas por oficiais régios, eram exigidas extensas deslocações pelo território português.<sup>507</sup>

#### 4.3.4. A estrada como limite: o exemplo de Póvoa d'el Rei

A delimitação de propriedades era realizada tendo em consideração elementos distintivos e perenes na paisagem que podem ir desde acidentes geográficos como rios e montes, até a estruturas edificadas como atalaias, pontes e estradas. No presente estudo, interessa-nos, particularmente, a utilização de estradas como fronteira/limite de propriedades, concelhos, vilas, etc. No *corpus* documental compulsado para esta dissertação, verificou-se que as referências a estradas, vias e caminhos eram, na sua maioria, registadas em contratos de compra e venda, em doações, cartas de foral, ou seja, diplomas com um cariz territorial muito vincado. Assim, acabámos por ter um volume de informação sobre a estrada enquanto limite territorial bem mais volumoso do que a exclusiva definição de percursos e itinerários, como podemos observar pelo gráfico seguinte.

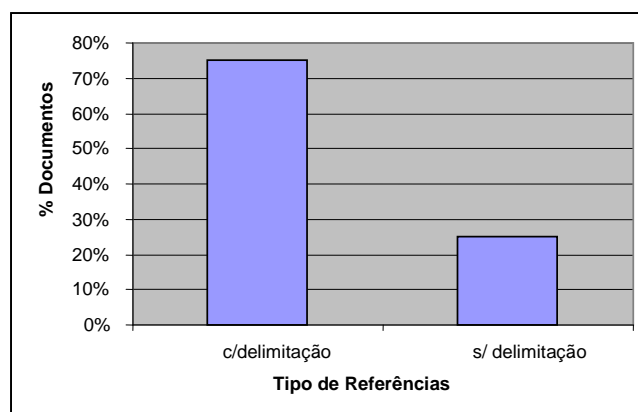
#### Gráfico 1 – Percentagem de documentação com e sem referências a delimitações com menção a estradas

---

<sup>505</sup> Cf. Carlos da Silva Tarouca (ed. crítica) – «Crónica do Rei D. Afonso IV» in *Crónicas dos Sete Primeiros Reis de Portugal*. Lisboa: Academia Portuguesa da História, vol. 1, 1952, cap. XXVII, pp. 226-227.

<sup>506</sup> Vd. Luís Krus - «Escrita e poder: as inquirições de Afonso III», in *Passado, Memória e Poder na Sociedade Medieval Portuguesa*. Redondo: Patrimonia Historica, 1994, pp. 35-57 e idem - «Inquirições» in *Dicionário ilustrado da História de Portugal*. Coord. por José Costa Pereira, [Lisboa], 1985, pp. 343-344.

<sup>507</sup> Idem. *ibidem*.



Cerca de 75% dos documentos compulsados contêm menções a delimitações territoriais onde são utilizadas referências à rede viária, mesmo que se refiram, pontualmente, a outros assuntos associados às estradas, ao que se contrapõe apenas 25% de diplomas que não especificam a rede viária como limite. Tomemos um exemplo particularmente bem documentado, o de Póvoa d'El-Rei, reguengo descrito no *Tombo da Comarca da Beira*<sup>508</sup>.

A demarcação dos espaços dentro do reguengo, foi realizada a partir do foral outorgado por D. Sancho I em 1209<sup>509</sup>. Optámos por escolher as propriedades para as quais fosse possível delinear hipotética e aproximadamente a sua localização. Neste difícil puzzle, deixámos de lado as pequenas courelas mesmo que referissem os seus limites, pois tornar-se-ia numa tarefa inglória dada a confusão dos mesmos. É igualmente importante salientar que os traçados e o curso da ribeira inseridos neste esquema, não obedecem a um rigor geográfico, mas sim à disposição sugerida de acordo com a localização das propriedades que com eles confrontam, assumindo-se como uma mera proposta, ciente da dificuldade de cartografar fielmente os elementos arrolados.

A orientação das propriedades em Póvoa d' El-Rei parece claramente ordenada pelos eixos de comunicação da área envolvente com especial evidência para a estrada que liga a vila a Trancoso e Pinhel. Contudo, existem outros caminhos que surgem referidos como factores que hierarquizavam a organização das propriedades. É o caso do *caminho do concelho*, do *caminho do prado*, da *via/ carreira velha*, do *caminho para o Sovral* e da *estrada para Ervas Tenras*, cujo índice decrescente de importância, tendo em conta os mais citados como agente de demarcação, seria o seguinte:

<sup>508</sup> Vd. *Tombo da Comarca da Beira* (1395). Sep. de *Archivo Historico Portuguez*, vol.X, Lisboa: Typ.-Calçada do Cabra, 1916, pp. 216-276.

<sup>509</sup> PMH, *Leges et Consuetudines*, t. I, pp. 541-543.

*Estrada de Pinhel e Trancoso*

*Via/ Carreira velha*

*Caminho do concelho*

*Caminho do Prado*

*Caminho do Sovral*

*Estrada de Ervas Tenras*



Em suma, o espaço está organizado de acordo com os elementos estruturantes naturais, como o prado e o rio, e construídos como as localidades, a ponte e a estrada, que podem estabelecer uma hierarquia de interesses pessoais, mas sobretudo, locais e regionais. O facto de a estrada ou caminho serem alusão permanente nos documentos enquanto limite de propriedade, garante-nos que seriam referências espaciais importantes, reveladoras de uma disposição das parcelas de propriedade em associação com as acessibilidades. No entanto, revela ainda um processo de delimitação e sua respectiva transposição para a linguagem escrita, no qual, muito possivelmente ganhava grande protagonismo o detentor da escrita, pois era o intermediário entre um depoimento ainda necessariamente oral e a palavra escrita <sup>510</sup>.

#### **4.4. Perspectiva religiosa e cultural**

##### **4.4.1. A rede monástica ao longo da estrada**

Tal como referimos anteriormente, as estradas medievais eram percorridas por distintas categorias sociais de viajantes, nas quais se incluíam peregrinos, monges e eclesiásticos, estudantes, professores e mestres. Desta forma, constituíam-se como eixos de ligação e divulgação cultural e religiosa fundamentais para a abertura dos horizontes mentais e para o desenvolvimento cultural da sociedade.

A dimensão religiosa estava, por motivos da enraizada tradição cristã, marcada na sociedade do Portugal medievo pela grande profusão de paróquias, bispados, catedrais, mosteiros e conventos. Ao carácter religioso destas instituições não podemos dissociar a sua dimensão cultural, enquanto centros de cultura letrada por excelência.

Anteriormente já foi abordada a importância da distribuição dos mosteiros ao longo dos caminhos medievais sob dois aspectos: enquanto instituições terratenentes, que administravam vastas áreas do território, e enquanto pontos de auxílio e assistência aos viajantes, pobres e peregrinos em circulação pelo reino<sup>511</sup>. Interessa-nos, pois, verificar a

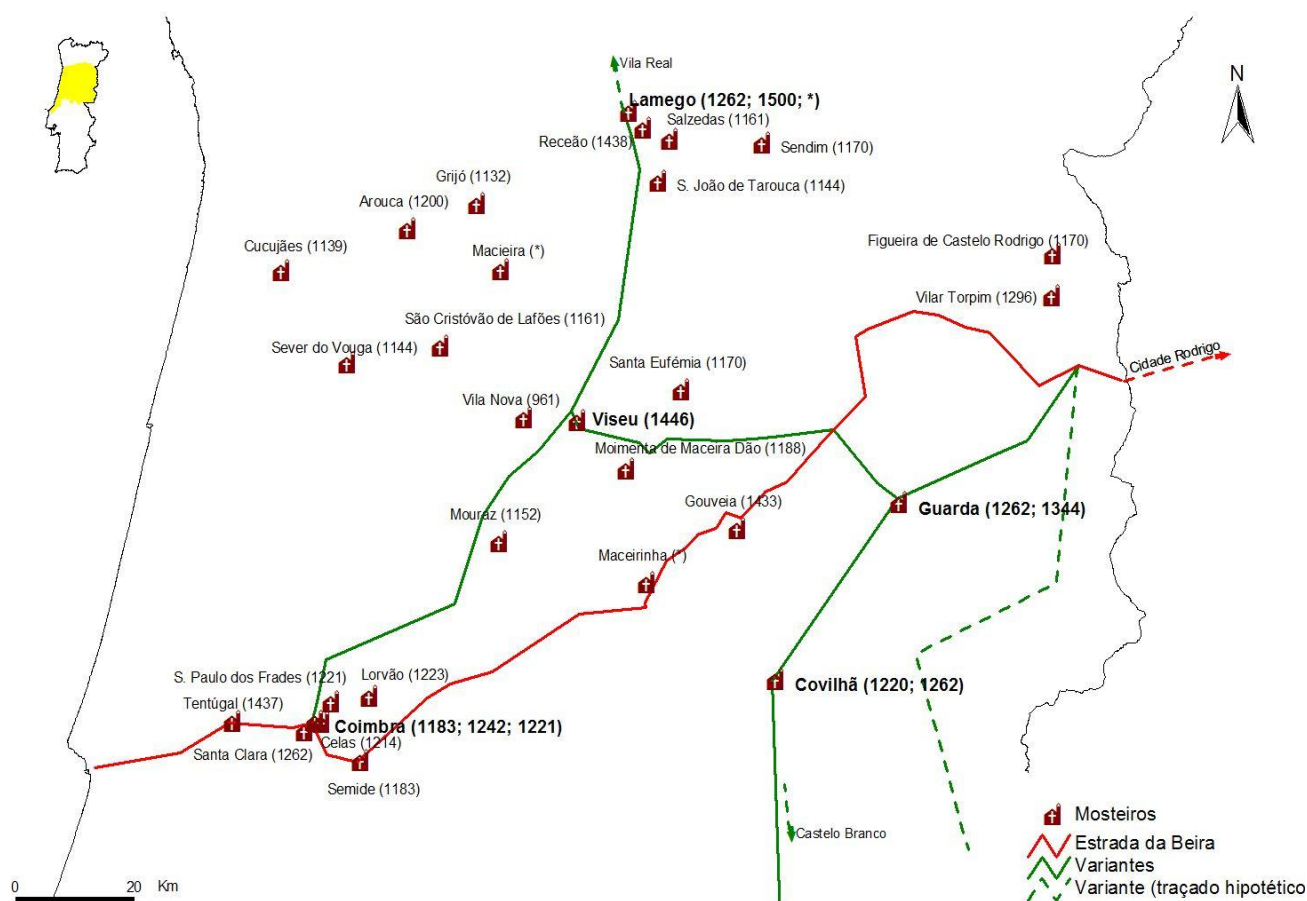
---

<sup>510</sup> Sobre a demarcação territorial *vd.* como exemplo de estudo Iria Gonçalves - «Uma paisagem medieval modelada pela Ordem de Cristo: Marmeleiro-uma aldeia da Beira Interior e a sua periferia». *sep. As Ordens Militares e as Ordens de Cavalaria na construção do mundo ocidental*, Palmela: Edições Colibri, 2005.

<sup>511</sup> Cf. José Mattoso - «Sociedade Cristã e Marginalidade na Idade Média: a Gafaria da Senhora do Monte» in *Portugal Medieval: novas interpretações*. 2ª ed., Lisboa: INCM, 1992, p. 126.

coincidência da localização geográfica dos centros monásticos com os traçados propostos por este trabalho.

**Mapa 23 – A rede monástica beirã (séculos XII-XV)<sup>512</sup>**



Na Beira, tal como se pode verificar podemos encontrar instalações monásticas associadas aos Cistercienses, aos Cónegos Regrantes e aos Franciscanos<sup>513</sup>.

<sup>512</sup> Mapa construído a partir dos dados: **Localidades** - SIGMA - Sistemas de Informação Geográfica e Modelação de Dados Aplicados à História de Portugal. **Estrada da Beira e Variantes** - UL/Col. Museum Bodellianum – *Corona Portugalliae Cum Ei Affinibus Regnis Hispanicis*. Lacobum Robyn, 1795, (esc. 10 cm: 15,5 milhas); UL/ Col. Museum Bodellianum – *Chorographical Map of the Kingdom of Portugal divided into its Grand Provinces*. W. Faden, Londres: 1797. (esc. 18 to a degree); UL/Col. Museum Bodellianum – *Carte Routier du Portugal*. A. Blanchet, Paris: 1807-1808. (esc. 10 myriamètres); AHM – *Carta militar das principais estradas de Portugal*. Romão Eloy de Almeida, Lisboa: 1808. (s/ esc.). **Mosteiros**: Maur Cocheril - *Abadias Cistercienses Portuguesas*, sep. *LUSITANIA SACRA*, t. IV, União Gráfica, Lisboa, 1959. Fortunato d' Almeida - *História da Igreja em Portugal*, vol. IV, Lisboa: Livraria Civilização, 1971; José Marques - «A Igreja no Mundo do Infante D. Henrique» in *ob. cit.*, pp. 183-230.

<sup>513</sup> Cf. A. H. de Oliveira Marques e João Alves Dias – *ob. cit.*, mapa 92, p. 112. Vd. também José Marques - «A Igreja no Mundo do Infante D. Henrique»..., pp. 183-230.



Observando o Mapa 23 verificamos que a localização destas instituições é vizinha do traçado das estradas. A este propósito podemos conjecturar que um relativo afastamento dos caminhos favorecia o recolhimento espiritual exigido, porém para satisfação das suas necessidades económico-sociais, os mosteiros ladeavam a rede viária, favorecendo também a formação de eixos viários secundários.<sup>514</sup>

O pagamento de rendas e impostos estipulados nos contratos celebrados entre o mosteiro e os seus dependentes ocorriam nas datas festivas e dentro do calendário litúrgico, no caso de serem rendas em dinheiro e, no caso de serem rendas em géneros, dependiam mais do ritmo das colheitas. Em Santa Maria de Lorvão, às portas de Coimbra, era data de pagamento o dia de S. João Baptista (24 de Junho), S. Miguel (29 de Setembro), a Páscoa e o Natal<sup>515</sup>. Já na colegiada de S. Pedro de Coimbra, as datas para o pagamento de rendas variavam entre S. Miguel, S. Martinho e o Natal, épocas de maior fatura e produção entre os foreiros<sup>516</sup>. Assim, a entrega das rendas podia fazer-se de duas maneiras: ou o foreiro se deslocava ao mosteiro ou os funcionários do mosteiro iam ao encontro do foreiro para cobrança. Em ambos os casos, seria evidente a necessidade de deslocação e da utilização de caminhos e estradas.

Por outro lado, não podemos descurar a ida ao mosteiro para assistir às celebrações religiosas, e também para isso a população circulava frequentemente, como comprova a situação vivida pelos moradores de Santa Comba Dão que, necessitando de utilizar a ponte e a estrada pública na deslocação a Lorvão para assistirem aos actos religiosos, solicitaram ao rei que as despesas com essas estruturas fossem repartidas entre o concelho e o mosteiro<sup>517</sup>.

Os próprios monges, frequentemente promoviam as actividades de manutenção e construção de infra-estruturas viárias. Esta foi a atitude tomada pelos monges de Salzedas<sup>518</sup>. O mosteiro de Arouca, por seu lado, evidenciou grande preocupação com a utilização e estado de caminhos indispensáveis ao quotidiano do mosteiro, entrando em

---

<sup>514</sup> Cf. *Livro Santo de Santa Cruz*. Ed. Leontina Ventura e Ana Santiago Faria. Coimbra: INIC, 1990, p. 34 e José Maria de Andrade – *Memórias do Mosteiro de Cela*. Coimbra: Imprensa Académica, 1892, p. 5.

<sup>515</sup> Cf. Maria Leonor F. O. S. Santos – *ob. cit.*, pp. 112-113.

<sup>516</sup> Cf. Carla Patrícia Rana Varandas – *A Colegiada de S. Pedro de Coimbra das origens ao final do século XIV*. Dissert. mestrado FLUC, vol. 1, Coimbra: FLUC, 1999, p. 91.

<sup>517</sup> IAN/TT – *Chanc. de D. Fernando*, lv. 2, fol. 10, 22-22v.

<sup>518</sup> Cf. Armando F. Leitão – *O Mosteiro de Salzedas*. Salzedas: Tipografia Bloco Gráfico, 1963, p. 66.

contenda com o Mosteiro de Paço de Sousa em 1287 sobre *um carreiro de gado e de gente*<sup>519</sup>. Dentro do contexto da protecção de acessos aos centros religiosos beirões, cabe ainda referenciar a Colegiada de S. Pedro de Coimbra que em 1326 se interessava em garantir as ligações entre as várias propriedades, como por exemplo vinhas<sup>520</sup>, mas também em 1341 ao tentar assegurar que o caminho tivesse as dimensões necessárias ao transporte de bens em carro de bois entre casais<sup>521</sup>.

Todavia, talvez o exemplo mais marcante da acção de instituições religiosas no âmbito das obras viárias seja o do mosteiro de Lorvão que, na pessoa do seu abade, solicitou os préstimos de Zacarias de Córdova, mestre de pontes e calçadas que se encontrava ao serviço do município de Coimbra entre 1064 e 1086, para que este levantasse pontes de pedra e cal em algumas propriedades do mosteiro<sup>522</sup>.

No que concerne ao apoio fornecido pelos centros monásticos aos viajantes, poderia pensar-se à primeira vista que, dado este relativo afastamento, esta possibilidade estaria fora de questão. Contudo, e atendendo às queixas apresentadas em Cortes pelo clero contra abusos de hospitalidade, mais concretamente abusos de direito de aposentadoria, nas suas casas, concluímos que a passagem de viajantes era frequente<sup>523</sup>. Tomemos o exemplo do mosteiro de Salzedas que em 1267 recebe de D. Afonso III carta que confirma que nenhum soldado se deve agasalhar ou pousar no dito mosteiro nem nas suas quintas ou lugares<sup>524</sup>.

Conclui-se que, embora D. Afonso III tivesse estabelecido, em 1261, como e quando deveria ser dada hospedagem pelos mosteiros e igrejas<sup>525</sup>, o mais comum é encontrarmos na documentação um rol de cartas que isentam as instituições monásticas deste serviço, a começar pelas *Ordenações*<sup>526</sup>. Contudo, receber os hóspedes, pobres, doentes

---

<sup>519</sup> Cf. Luís Miguel Malva de Jesus Rêpas – *ob. cit.*, pp. 314-315.

<sup>520</sup> Cf. Carla Patrícia Rana Varandas – *ob. cit.*, vol. 2, p. 41

<sup>521</sup> *Idem, ibidem*, pp. 58-59.

<sup>522</sup> Cf. Rui de Azevedo – *O Mosteiro de Lorvão na “Reconquista” Cristã*. Sep. Arquivo Histórico de Portugal. Lisboa: Bertrand, 1933, pp.28-29 e 43. Vd. ainda A. Nogueira Gonçalves - *As pontes do mestre Zacarias de Córdova no século X*. sep. *Revista Ocidente*, vol. LXXII, Lisboa: (s.e.),1967.

<sup>523</sup> Cf. Saúl António Gomes - «Documentos medievais de Santa Cruz de Coimbra – I – Arquivo Nacional da Torre do Tombo» in *Estudos Medievais*, n.º 9, Porto: Centro de Estudos Humanísticos: Secretaria de Estado da Cultura, 1988, pp. 86-87, 113, 115, 178-180

<sup>524</sup> Cf. Fr. Baltasar Reis – *Livro da Fundação do Mosteiro de Salzedas...*, p. 73.

<sup>525</sup> IAN/TT – *Gavetas*, gav. XIII, 2752, 11-11.

<sup>526</sup> Cf. *Ordenações d’El-Rei D. Duarte*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1988, p. 266.

ou viajantes, e prestar-lhes cuidado e honrá-los como se fossem o próprio Cristo, eram imposições que as regras monásticas de cada mosteiro muitas vezes determinavam<sup>527</sup>.

#### 4.4.2. Os centros de peregrinação

As peregrinações e romarias faziam parte da vivência cultural e religiosa quotidiana das populações medievais. A presença em locais de culto permitia a troca de valores culturais, o conhecimento de hábitos e costumes distintos e o alargamento dos horizontes geográficos<sup>528</sup>. O peregrino era uma figura característica de certos caminhos, percorrendo, com maior ou menor dificuldade, os itinerários da sua fé levando consigo sinais próprios da sua condição peregrina.

Na Península Ibérica, o grande centro de peregrinação era, e ainda é, Santiago de Compostela, destino de milhares de peregrinos por ano provenientes de todo o território peninsular e extra-peninsular<sup>529</sup>. Mas também temos de frisar, para o período medieval, outros centros de peregrinação como Santa Maria de Guadalupe, em Cáceres, e Nossa Senhora de Montserrat, em Barcelona<sup>530</sup>. Em Portugal, temos a realçar o culto prestado aos Cinco Mártires de Marrocos e à Rainha Santa Isabel em Coimbra<sup>531</sup>.

Das várias figuras nobres que foram em peregrinação a Santiago de Compostela, salientamos: o conde D. Henrique (1097), D. Sancho II (1244), rainha Santa Isabel (1325) e o conde D. Pedro (1336) e D. Manuel (1502)<sup>532</sup>. Pouco sabemos do percurso tomado por estas personagens para a sua deslocação ao santuário, no entanto, seria previsível que pelo território beirão, utilizassem parte da *estrada da Beira* ou suas alternativas, associadas à via sublitoral de Lisboa-Porto. Além disso, as populações do interior beirão também se

---

<sup>527</sup> Cf. Fernando da Silva Correia – *Origens e Formação das Misericórdias Portuguesas*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999, pp. 221-222. *Vd.* ainda José Mattoso, «A introdução da Regra de S. Bento na Península Ibérica» in *Religião e Cultura na Idade Média Portuguesa*: Lisboa: INCM, 1981, pp. 73-90.

<sup>528</sup> Cf. Isabel M. R. M. Drumond Braga - «Peregrinações Portuguesas a Santuários Espanhóis no século XVI» in sep. *Itinerarium*, XLIII, 1997, p. 339. *Vd.* Ainda José Marques – «Os santos dos caminhos portugueses» in *Revista da Faculdade de Letras – HISTÓRIA*. Porto: III Série, vol. 7, 2006, pp. 243-262

<sup>529</sup> *Vd.* Norbert Ohler - «A Pilgrim's Guide to Santiago de Compostela» in *ob. cit.*, pp. 184-198.

<sup>530</sup> Cf. Isabel M. R. M. Drumond Braga - «Peregrinações Portuguesas a Santuários Espanhóis no século XVI» in sep. *Itinerarium*, XLIII, 1997, 337-359, p. 337 e Maria Helena da Cruz Coelho - «Superstição, fé e milagres na Idade Média» in *Ócio e Negócio...*, p. 102. *Vd.* ainda Humberto Baquero Moreno – «*Vias portuguesas de peregrinação a Santiago de Compostela na Idade Média*» in *Revista da Faculdade de Letras*. II Série, Vol. III, Porto: 1986, pp. 77-89.

<sup>531</sup> Cf. Mário Martins - *ob. cit.*, pp. 176-177.

<sup>532</sup> Cf. José Marques - *ob. cit.*, p. 244 e Manuel Cadafaz de Matos – *O Culto Português a Santiago de Compostela ao longo da Idade Média*. Lisboa: Bibl. Arq. Museu de Lisboa, vol. 1, n.º 2, 1985, pp. 521-557.

deslocariam àquele centro de peregrinação e, para isso, percorreriam os troços que aqui analisamos como melhor meio de circulação regional e inter-regional.

A Guadalupe, Cárceres, deslocou-se por três vezes o monarca português D. Afonso V, em 1458, 1463 e 1464, mas também D. Manuel I aí foi em peregrinação em 1498<sup>533</sup>. O caminho privilegiado entre o reino de Portugal e o santuário de Guadalupe atravessava a Beira pela vertente oriental da serra da Estrela em direcção a Castelo Branco, o que faria com que os viajantes usassem, muito possivelmente, uma das variantes aqui propostas<sup>534</sup>.

Em território beirão eram marcantes os cultos aos Mártires de Marrocos, desde o século XIII<sup>535</sup>, e à rainha Santa Isabel, desde o séc. XIV, em Coimbra<sup>536</sup>. Apesar do distinto protagonismo e origem, o raio de influência geográfica destes cultos alcançava muito para além dos arredores da cidade de Coimbra, chegando peregrinos de todo o reino, do Alentejo ao Minho, supondo-se que uma circulação mais intensa de pessoas em direcção a Coimbra ocorria por altura das celebrações litúrgicas em sua homenagem<sup>537</sup>.

Todavia, existiam ainda outras romarias a ermidas e capelas de culto mariano e, no caso da Beira, há que destacar Santa Maria de Açores. Esta manifestação religiosa surge referida como uma deslocação da população de Trancoso, a qual aí pretendia ir utilizando muares para o transporte<sup>538</sup>. Nas cortes de Lisboa de 1459, os moradores da Guarda pediram autorização ao rei para irem, como era costume à dita romaria que distava da cidade duas léguas, ou seja, cerca de 9 km<sup>539</sup>. Concluímos, portanto, que a peregrinação ou romaria medievais pressupunham uma integração dos caminhos e das estradas que conduziam aos santuários e lugares sagrados<sup>540</sup>, afigurando-se como uma viagem que exigia

---

<sup>533</sup> Cf. Isabel M. R. M. Drumond Braga – *ob. cit.*, p. 351.

<sup>534</sup> Idem, *ibidem*, p. 352.

<sup>535</sup> Vd. Luis Krus, “Celeiro e relíquias: o culto quatrocentista dos Mártires de Marrocos e a devoção dos nus”, *Estudos Contemporâneos*, 6. Porto: 1984, pp. 21-42, e ainda António Rocha Madahil – *Tratado da Vida e Martírio dos Cinco Mártires de Marrocos*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1928 e Idem - *Vida e Milagres da Rainha Santa Isabel, Protectora de Coimbra, Segundo os Mais Acreditados Historiadores*. Coimbra: Typ.de Santos & Silva, 1869

<sup>536</sup> Cf. Maria Helena da Cruz Coelho – *Ócio e negócio...*, pp. 103-115.

<sup>537</sup> Idem, *ibidem*, p. 122.

<sup>538</sup> IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 211-211v.

<sup>539</sup> IAN/TT – *Leitura Nova, Beira*, lv. 1, fol. 253, Idem, lv. 2, fol. 121-121v.

<sup>540</sup> Cf. José Luís Barreiro Rivas – *La función política de los caminos de peregrinación en la Europa medieval: estudio del Camino de Santiago*. Madrid: Tecnos, 1997, p. 19.

um cuidadoso preparo logístico. Era necessário precaver o transporte, o acolhimento e a dormida, as distâncias, etc<sup>541</sup>.

#### 4.4.3. Coimbra: centro cultural e eclesiástico

De entre os centros urbanos da Beira, podemos destacar Coimbra, considerando particularmente o seu papel cultural e religioso no período medieval.

Em primeiro lugar, a concentração eclesiástica dentro e nos arredores da urbe coimbrã confere à cidade uma relevância cultural no seio do reino. Tal como podemos confirmar pelo Mapa 22, existiam 6 cenóbios na cidade: Celas<sup>542</sup>, Santa Clara<sup>543</sup>, S. Paulo de Frades ou Almaziva<sup>544</sup>, Santa Cruz de Coimbra<sup>545</sup>, S. Domingos<sup>546</sup> e S. Bartolomeu<sup>547</sup>. Considerando que alguns destes mosteiros eram também centros escolares nos séculos XIV e XV, constatamos que a comunidade coimbrã vivia num ambiente de cultura letrada privilegiado, que atraía população e que só se viu ampliado pela fundação da Universidade em 1290<sup>548</sup>.

A presença do Estudo Geral a partir de 1308, fez florescer na cidade um meio intelectual favorecido pela permanência e intercâmbio de estudantes e escolares nacionais e europeus<sup>549</sup>. O intercâmbio académico entre Coimbra e Salamanca, e a proximidade

---

<sup>541</sup> O caminho a seguir era, muitas vezes, escolhido em função da disponibilidade de casas de apoio como estalagens e albergarias.

<sup>542</sup> Sobre este mosteiro *vd.* Maria do Rosário Barbosa Morujão – *Um Mosteiro Cisterciense Feminino: Santa Maria de Celas (século XIII a XV)*. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2001.

<sup>543</sup> Sobre este mosteiro *vd.* Ana Paula Pratas Figueira Santos – *A Fundação do Mosteiro de Santa Clara de Coimbra. Da instituição por D. Mor Dias à intervenção da Rainha Santa Isabel*. 2 vols. Dissert. de Mestrado em História da Idade Média. Coimbra: Faculdade de Letras: Universidade de Coimbra, 2000. (policop.)

<sup>544</sup> Acerca deste cenóbio *vd.* Maria José Azevedo Santos - *Vida e morte de um mosteiro cisterciense – S. Paulo de Almaziva – séculos XII-XIV*. Lisboa: Edições Colibri, 1998

<sup>545</sup> *Vd.* Armando Alberto Martins – *ob. cit.*

<sup>546</sup> Cf. Maria Helena da Cruz Coelho e João José da Cunha Matos - «O convento velho de S. Domingos de Coimbra (contributo para a sua história)» in *Arquivo Histórico Dominicano Português*. Vol. III/2, Porto: 1986, pp. 41-54.

<sup>547</sup> Sobre esta colegiada *vd.* Maria Cristina Gonçalves Guardado – *A Colegiada de S. Bartolomeu de Coimbra em Tempos Medievais. Das origens ao início do séc. XV*. Dissert. de Mestrado em História Medieval. Coimbra: Faculdade de Letras: Universidade de Coimbra, 2000. 2 vols. (policop.)

<sup>548</sup> Cf. A. H. de Oliveira Marques e João Alves Dias – *Atlas Histórico de Portugal...*, p. 120.

<sup>549</sup> Sobre as movimentações de estudantes e mestres na Europa medieval *vd.* José Mattoso – «Monges e Clérigos portadores da cultura francesa em Portugal (séculos XI e XII)» in *Portugal Medieval. Novas Interpretações*. 2ª ed., Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1992, pp. 365-387; M. N. Boyer - «Western European Travel and Transport» in *Dictionary of the Middle Ages*. Ed. J. R. Strayer, vol. 12, Nova Iorque: Charles Scribner's Sons, 1989, pp. 160-162.

geográfica, estimulavam a presença de docentes castelhanos em Portugal e a saída de portugueses para o reino vizinho com relativa frequência<sup>550</sup>. Entre os portugueses em Salamanca, identificavam-se vários cuja proveniência era a região da Beira<sup>551</sup>, o que demonstra que as linhas de comunicação entre a Portugal e Castela viviam uma circulação multifacetada, recorrendo-se sem grandes dúvidas ao itinerário principal e estradas complementares da *estrada da Beira*.

A própria coroa interessava-se em atrair estudantes e mestres estrangeiros para a Universidade portuguesa<sup>552</sup>, mas igualmente concedia bolsas e incentivos para a prossecução de estudos no estrangeiro<sup>553</sup>. Aqueles que vinham para Portugal eram, numa relativa maioria, de proveniência ibérica, o que evidenciava uma preferência pela proximidade geográfica das suas cidades de origem, movimento mais intenso entre 1481 e 1521, período em que permanecem em Portugal 14 espanhóis<sup>554</sup>.

A universidade era uma instituição cuja dimensão social e económica exigia um corpo de funcionários que assegurassem o seu funcionamento, nomeadamente, uma das principais preocupações dos monarcas com a Universidade de Coimbra prendia-se com o seu abastecimento e o alojamento dos estudantes. Assim, por forma a fazer chegar à instituição tudo quanto fosse necessário ao nível de mantimentos e mercadorias, D. Dinis, em 1310, isenta de portagem e costumagem as carnes, o pão e o vinho que o Estudo de Coimbra comprar no reino<sup>555</sup>.

Estas tarefas de transporte estavam a cargo de recoveiros e almocreves ao serviço da instituição e dos próprios estudantes. Por exemplo, os estudantes naturais da Guarda, Celorico, Sabugal, Castelo Mendo, Vila Maior e Covilhã alcançaram o direito a ter um recoveiro próprio, argumentando em favor da sua petição, que pela grande distância que

---

<sup>550</sup> Cf. António García Y García - «Escolares de las Diócesis de Guarda y Lamego en Salamanca durante la Baja Edad Media (s. XII-XV)» in *O Tratado de Alcanices e a Importância Histórica das Terras de Riba Côa*. Lisboa: Universidade Católica Editora, 1998, pp. 306

<sup>551</sup> Idem, *ibidem*, p. 307.

<sup>552</sup> Vd. Saúl António Gomes - «Grupos étnico-religiosos e estrangeiros» in *Portugal em definição de fronteiras (1096-1325). Do Condado Portucalense à crise do século XIV. Nova História de Portugal*, pp. 371-381.

<sup>553</sup> Vd. António Resende de Oliveira - «A Mobilidade dos Universitários» in *História da Universidade em Portugal*. vol. 1, t. 1, Coimbra: Fundação Calouste Gulbenkian, pp. 339-355.

<sup>554</sup> Vd. Marisa Costa - «Espanhóis na Universidade Portuguesa nos Finais da Idade Média» in *La Enseñanza en la Edad Media. X Semana de Estudios Medievales – Nájera*, 1999. Nájera: Instituto de Estudios Riojanos, 2000, pp. 445-471.

<sup>555</sup> Cf. *Livro Verde da Universidade de Coimbra*. Transc. de Maria Teresa Nobre Veloso. Coimbra: Arquivo da Universidade de Coimbra, 1992, pp. 30-31.

estavam da Universidade e por serem, «*os caminhos muito ásperos*» e serras de muita neve na maior parte do ano, não havia almocreves que viessem desses sítios<sup>556</sup>. Assim, estes indivíduos transportavam de Coimbra ou para Coimbra o necessário à manutenção dos escolares na Universidade: correspondência, dinheiro, roupas, livros e mantimentos, percorrendo certamente, os itinerários aqui propostos.

O envio de recados ou correspondência, no momento desejado, implicava que o público e as Instituições recorressem ao serviço de caminheiros, e a Universidade, como outras entidades, tinha caminheiros privados<sup>557</sup>. Tal como os almocreves e os recoveiros, os caminheiros andavam por vastas áreas regionais.

Em suma, não podendo ser aqui estabelecidos ou confirmados os troços de via terrestre transitados para atender à universidade, frequentar a escola monástica ou assistir à celebração litúrgica, estamos convictos que a força de atracção de Coimbra sobre as populações levaria a deslocações frequentes à cidade por motivos culturais, religiosos e lúdicos. Desta forma, seria necessário utilizar a rede de estradas regionais e inter-regionais disponível na região para dar acesso às comunidades mais interiores e isoladas.

---

<sup>556</sup> Cf. António de Oliveira - *A Vida Económica e Social de Coimbra de 1537 a 1640*. Vol II, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra, 1972, pp. 38-39.

<sup>557</sup> Idem, *ibidem*, p. 51.

## CONCLUSÃO

A tarefa de reconstituir um itinerário medieval avizinhava-se um desafio difícil e lacunar, dado que as fontes documentais disponíveis não convergem para uma informação coesa e numerosa, particularmente no que toca às centúrias medievais. Por ser um marco perene na paisagem a estrada serviu, durante a cronologia medieval, como elemento delimitador de propriedade, profusamente referido na documentação (contratos de compra e venda, aforamentos, cartas de privilégio, decisões de cortes, etc) e com uma variedade lexical nem sempre objectiva o que, no entanto, não nos elucidava tacitamente sobre o seu papel na estruturação territorial do reino, ou na sua caracterização técnica ou ainda no seu itinerário. Foi, portanto, necessário recolher informações de diferentes naturezas para poder construir uma hipótese lógica e válida de cartografia.

Assim, podemos começar por tecer algumas conclusões do ponto de vista geográfico e natural, que muito influenciam as comunicações terrestres. Em primeiro lugar, a Beira é uma região de transição entre a orla litoral e a montanha interior, considerando-se particularmente importante o vale do Mondego e toda a hidrografia que atravessa a região. Montanha e rio são barreiras geográficas que foram determinantes no estabelecimento das vias de comunicação, implicando também uma complementaridade fulcral entre via terrestre e via fluvial para maior eficiência e rapidez das comunicações. Desta forma, a *estrada da Beira* surge num contexto geográfico que aproveita o vale, o rio e as cotas de altitude mais baixas da Serra da Estrela para estabelecer o contacto litoral/interior de forma segura e privilegiada.

A esta realidade associam-se a alternância das estações do ano, a pluviosidade e a temperatura, factores levados obrigatoriamente em consideração numa viagem nesta época, por implicarem gastos de tempo e de dinheiro consoante a distância e demora da viagem sob condições mais ou menos favoráveis ao nível meteorológico.

Podemos ainda inferir que os materiais geológicos presentes na região foram igualmente uma fonte de matéria-prima para a construção de pontes e pavimentação de alguns troços dos caminhos aqui em estudo, apesar das parcas referências às técnicas de construção medievais.



Assim, do ponto de vista mais técnico Portugal, tal como outras regiões pertencentes ao antigo Império Romano, foi munido com infraestruturas viárias de qualidade e, no caso português, com uma orientação de cariz económico e administrativo mais do que militar. Assim, podemos dizer que a herança romana beneficiou as regiões lusitanas de interior que, utilizando continuamente as estradas romanas, conseguiram manter os laços com as zonas mais desenvolvidas no litoral do território português e aceder a bens e serviços aí proporcionados. Podemos considerar que a definição da rede de contactos viários medieval beirã só se firmou após a reconquista definitiva da linha do Tejo, época em que se garantiu a segurança e tranquilidade para as populações povoarem e desenvolverem estes territórios cristãos. Porém, as estradas e caminhos não foram uma prioridade das autoridades nem na construção nem na própria manutenção. Só muito esporadicamente houve intenções e acções claras de intervenção na rede viária portuguesa por parte da coroa, dos concelhos, de instituições ou de particulares.

O estabelecer de um percurso vagamente descrito na documentação passou então por um trabalho de correspondências espaciais entre a localização de castelos, estalagens, mosteiros, feiras, portagens, batalhas, elementos que directa e indirectamente estão relacionados com o trânsito de pessoas e bens pelos mais diversos motivos, com os elementos estruturantes da rede de comunicações como pontes ou barcas.

Tendo a lógica de contactos do homem medieval duas orientações base - relação entre unidades de exploração e contacto com os centros administrativos, vamos encontrar uma *estrada da Beira* que aproximava as principais cidades beirãs e os centros económicos por excelência. Esta estrada surge-nos como um eixo ordenador da defesa e consolidação da autonomia do território, palco de invasões e de confrontos militares de diferentes naturezas, mas mais do que um ponto estratégico militar, e apesar de não descartarmos a importância desta função, parece-nos mais relevante o papel económico da *estrada da Beira*, na medida em que é simultaneamente uma via que promove o povoamento e o desenvolvimento económico das localidades e centros urbanos que ajuda a formar e serve, pois ao longo do seu percurso decorrem feiras, nascem estalagens, cobram-se portagens, enfim, a estrada é uma fonte de rendimentos para o poder central e local, para particulares e instituições.

Através do troço principal e das alternativas aqui delineadas, a população podia atender a cortes e assembleias, feiras, peregrinações, romarias, hostes o que evidencia que o coração do reino vive uma intensa circulação graças a uma bem definida rede de estradas e vias de comunicação. Toda a sociedade medieval circulava e viajava, desde o rei ao

almocreve, desde o corregedor ao camponês, desde o bispo ao peregrino, pelo que era imprescindível uma teia de estradas e de caminhos, bem como infraestruturas de apoio aos viajantes que permitissem tal deambulação pelo reino, sobretudo pela Beira. Há claramente categorias de viajantes que são mais frequentes de encontrar pelos caminhos do que outros, como é o caso dos comerciantes, almocreves e mensageiros, contudo, todos os grupos sociais têm motivos para viajar numa dada altura do ano seja para pagar impostos, seja para pagar promessas por exemplo.

Julgamos ter conseguido comprovar, pelos mapas aqui apresentados, que a coincidência de localização geográfica de vários elementos ordenadores da paisagem, da administração e do povoamento da região beirã, nas localidades assinaladas como pontos de passagem da *estrada da Beira* e seus eixos complementares, que estamos em presença de um dos principais itinerários do reino que, muito embora as suas raízes romanas, sofreu um reaproveitamento medieval que só por si lhe garantiu uma singularidade comparável com a chamada *estrada coimbrã* quando olhamos as comunicações sul-norte, hoje decalcada pela autoestrada do norte (A1).

Longe da visão de imobilidade, de atraso e de «trevas», o homem medieval soube modificar estruturas e contextos físicos e técnicos, adequando-os à sua realidade e, por conseguinte, delineou *novos* itinerários face aos interesses e necessidades específicas do seu quotidiano político-económico, social e cultural. E tomando em consideração a Beira, região central de Portugal, as veias/estradas deste corpo/reino palpitam de vida e de movimento.